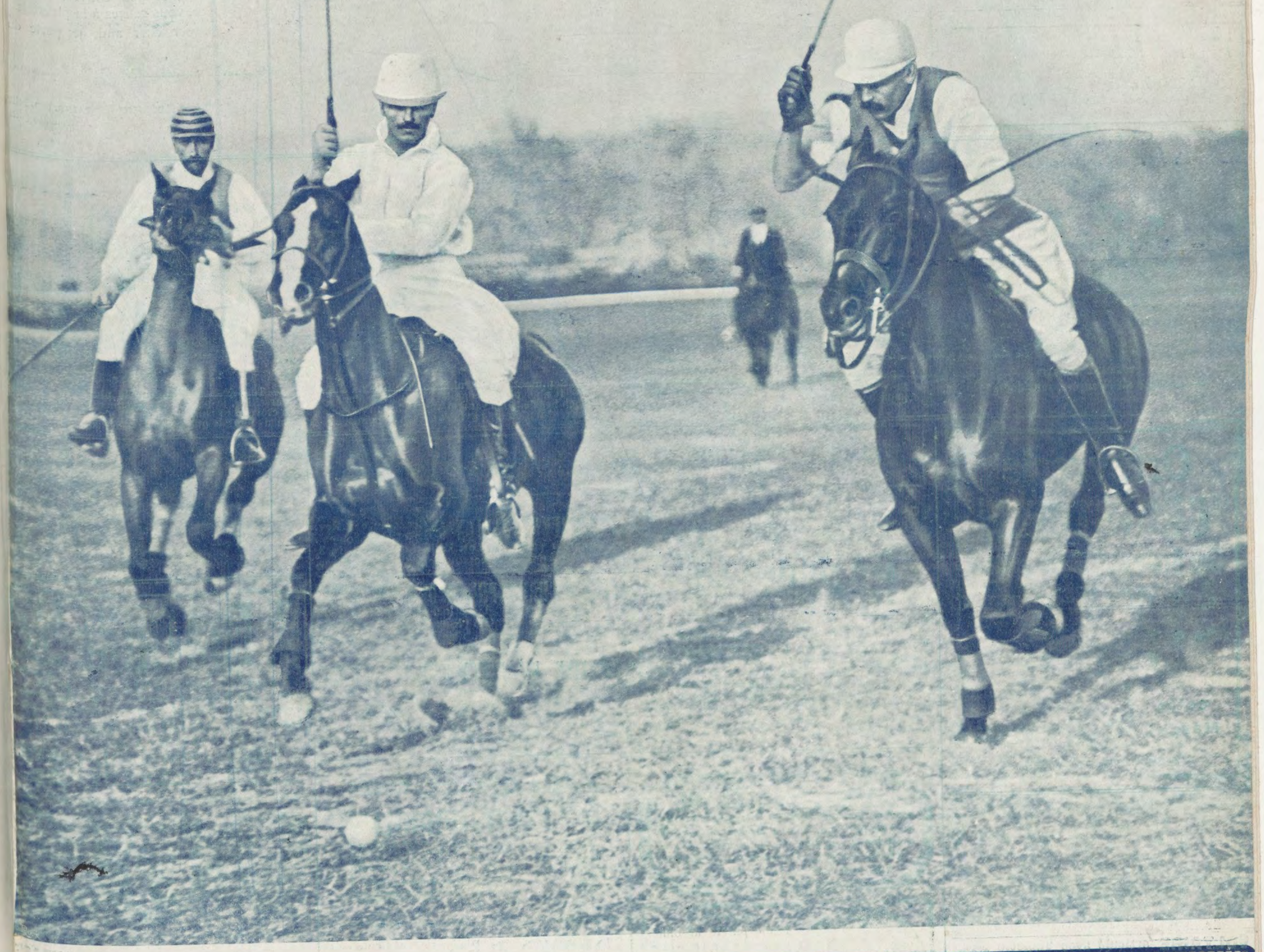
Année ø N° 491 — 50 Centimes — 15 Février 1908 ø Tous les Samedis.

LA VIE AU GRAND AIR



AU POLO DE CANNES

La Société de Polo de Cannes vient d'inaugurer son nouveau terrain. (*Voir page 107.*)

Publications Pierre Lafitte & Cie
Je Sais tout ○ Fermes et Chateaux Femina
Musica ~ La Vie au Grand Air ‹ Éditions d'Art
90, Av. des Champs-Elysées et 9, Av. de l'Opéra

Abonnements :
Paris et Départements .. .. 24 *francs*
Étranger .. .. 28 *francs*
Changements d'adresse 0 fr. 75

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

LE THÉ MEXICAIN DU Dr JAWAS POUR MAIGRIR

SEUL REMÈDE VÉGÉTAL

POUR MAIGRIR

SANS NUIRE à la SANTE

L'Obésité altère la santé, détruit la beauté, et vieillit avant l'âge; pour rester jeune et mince, réduire les hanches et le ventre, effacer le double menton et amincir la taille, prenez deux à trois tasses par jour du

Thé Mexicain du Dr Jawas

et vous maigrirez sûrement, sans aucun danger et sans régime. Rajeunit les traits et **empêche de grossir.**

SUCCÈS UNIVERSEL. *Se méfier des Contrefaçons.*

Prix de la boîte : 5 francs ; les six boîtes : 28 francs.

Phie Vivienne, 16, rue Vivienne, Paris et toutes Pharmacies.

— Par ce froid, si peu couvert ! quelle imprudence, vous courez à la pleurésie!

— Aucun danger cher ami, je porte du "TETRA"

LA BENGALINE

est une excellente ***Peinture-Émail*** avec laquelle on peint soi-même très facilement le bois, le plâtre, le métal, la pierre, etc... Cette peinture est lisse et brillante, elle résiste aux lavages sans ternir. Pour prix et renseignements s'adresser au Directeur de *LA BENGALINE, 16, Rue Suger, Paris.*

Société Anonyme des Automobiles de LA BUIRE

à LYON — Capital : 4 millions de francs

TÉLÉPHONE : 35-15

Agents généraux pour l'Étranger :

MM. PERROT; DUVAL & Cie, à Genève

AUTO-OFFICE, *Concessionnaire pour Paris*

75, Av. des Champs-Élysées, *Tél : 667-93, 667-94*

BUIRE

BLÉRIOT

Photographie FEMINA **BON** de réduction de 5% sur les tarifs

Il suffit de présenter ce bon 90, avenue des Champs-Elysées, pour bénéficier de cette remise

Les abonnés ont droit à 10 0/0

(Sur Présentation de leur quittance d'abonnement.)

ÉPILEPSIE Guérison Certaine. Dem. Notice Dr BOURDAUX, FLEURANCE (Gers).

La Semaine Comique, par Henriot

TOURISME AFRICAIN

— Madame est étrangère, sans doute?

Parachute à forme de paratonnerre pour sauvegarder les coureurs de skis en cas de panache.

— Comment, l'auto ruine l'agriculture?
— Il n'y a plus d'engrais! Vous avez des machines de 30 chevaux, et vos 30 chevaux ne peuvent seulement pas faire un sou d'engrais.

— Té... je suis l'homme le plus fort de Marseille... je prends un pneumatique et je le crève d'un coup de dent. Il n'y a que les Pneus Gaulois qui m'ont résisté jusqu'ici!

Orfèvrerie "CHRISTOFLE"

Une Seule et Unique Qualité

La Meilleure

Afin de l'obtenir

exigez

cette Marque [C 84 C] et le Nom "CHRISTOFLE"

sur chaque pièce.

MOTO NAPHTA

VOLTAIRE articulé avec Tablette pour MALADE OPPRESSÉ

DUPONT

10, rue Hautefeuille, Paris (VIe)

TÉLÉPHONE 818-67

Envoi Franco du Catalogue

Aucune Succursale

Officiers Ministériels

MON r. St-Charles 158, et r. Cévennes, 58 et 60.Cce 540 m. Rev. 9,010 f. M. à p. 80.000. A adj. ch. not. 25 février. M. BOURDEL, not., 30, r. Général-Beuret.

Vente au Palais à Paris le 4 mars 1908.

HOTEL PARTICULIER A PARIS

15, avenue Hoche. Contenance : 724 mètres 89. Mise à prix : 200.000 francs. S'adresser à MMes RENÉ MARIN et INBONA, avoués.

Vente au Palais à Paris le 4 mars 1908.

1° Immeuble à Paris **RUE JULIEN-LACROIX, 4,** nos 79, 81 et 83. Mise à prix 35.000 francs.

2° 200 mètres de terrain **A ROMAINVILLE** lieu dit « LE GUÉ ». Mise à prix : 50 francs.

S'adresser à Mes DENORMANDIE, avoué, VALLÉE, notaire, COUTARD, curateur.

Maison à Paris **RUE DES SABLONS** 23. Cce 234 m. env. Rev. br. 8.750f. M. àp. 80.000f. à adj. sur 1 ench. ch. not. Paris, le 10 mars 1908. S'adresser à Me AMY, notaire, 105, rue de la Pompe.

Hôtel à Paris **R. CHRISTOPHE-COLOMB,** 107 (quartier des Ch.-Elysées). Cont. 265 m. 41 env. Libre loc. M. à prix 180.000 fr. A adj. s. 1 enc. Ch. Not. Paris, le 25 février 1908. S'adr. à Me LEGAY, notaire, 93, r. St-Lazare.

DOMAINE DE ROUCY 1.023 hect., proximité Reims, Laon et Soissons, compr. Beau château hist., parc de 52 h., 8 fermes, bois, belle chasse. A adj. p. lots ou en bloc les 3 et 8 mars 08, 2 h., salle du chât., par Me DOLLÉ, not. à Roucy. S'adr. p. trait. à MM. BERNHEIM, 23, r. Arcade, Paris, et Fd LÉVY, à Epernay

PRENEZ GARDE, Madame

vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragées de **THYROÏDINE BOUTY,** *et votre taille restera ou redeviendra svelte. — Le flacon de 50 dragées est expédié franco par le* LABORATOIRE **1, Rue de Châteaudun, Paris,** contre mandat-poste de 10f. TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN. — Avoir soin de bien spécifier : *Thyroïdine Bouty.* —

A. FONTAINE & Cie, 77, av. de la Grande-Armée

PARIS Téléphone **672-02** PARIS

livrent aux meilleures conditions les châssis neufs **1908** *des grandes marques d'Automobiles.*

Spécialité de landaulets RENAULT

10-14 HP. 4 cyl.

et de petites voitures DE DION, d'occasion.

Pneus et accessoires meilleur marché que partout ailleurs.

Le SIROP PHÉNIQUÉ de VIAL

combat les microbes ou germes de maladies de poitrine, réussit merveilleusement dans les *Toux, Rhumes, Catarrhes, Bronchites, Grippe, Enrouements, Influenza.*

VIAL, 1, rue Bourdaloue, PARIS et toutes Pharcies

APIOL DES Drs JORET & HOMOLLE

GUÉRIT RETARDS, DOULEURS SUPPRESSIONS des ÉPOQUES

Le fl. 4f50 Fco Phie SÉGUIN, 165, Rue St-Honoré, Paris.

SANTAL MIDY

INOFFENSIF.

D'une pureté absolue.

GUÉRISON RADICALE

et rapide des écoulements qui exigealent autrefois des semaines de traitement par le copahu, le cubèbe et les injections.

113, fg. St-Honoré, PARIS et toutes Phies

PIEDS Disparition radicale de la **TRANSPIRATION** et de tous ses inconvénients : ***odeur fétide,*** *ampoules, rougeurs cuisantes, ramollissement douloureux des chairs,* **sans le moindre effet nuisible à la santé, par le SUDORIFUGE DU Dr RICARD** s'exerçant une action assainissante, hygiénique et bienfaisante pr l'organisme. Résultat rapide, certain et durable **garanti.** 4 fr.; fco 4.25. *Pharmacie du Sudorifuge,* à **Oraison** (Basses-Alpes.)

BREVTÉS S.G.D.G.

NOUVEAU BANDAGE Accepté à la Société de Chirurgie de Paris

Le *seul* recommandé par tous les médecins et chirurgi Cet appareil en forme d'arbalète est *invisible* sur le c supprime le ressort du *dos* et le *sous-cuisse.* Le malade se livrer à tous les travaux sans éprouver de gêne. sa pression constante, il fait disparaître la hernie et mèn la guérison. Méfiez-vous des contrefaçons et n'achetez pas bandage sans vous en faire *garantir la contention.* Envoi d catalogue. MEYRIGNAC, fabricant, **229,** Rue Saint-Honoré, Pari

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ..... 24 fr.
Etranger ..... 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

15 Février 1908 — N° 491
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
90, avenue des Champs-Élysées, PARIS — Téléph. 528-64, 528-66, 528-68
Publicité : HUGUET-MINART & Cie, 11, boulev. des Italiens

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne ..... 2 fr.
La page ..... 600 fr.
Encartage ..... 750 fr.

(Plaque Lumière.)

LE KRONPRINZ D'ALLEMAGNE EN BOBSLEIGH, A SAINT-MORITZ

Le prince héritier d'Allemagne est un fanatique des sports d'hiver. Il se garderait bien de manquer une saison de Saint-Moritz, et il a doté largement plusieurs épreuves du meeting annuel. Il y prend part lui-même, sur son bobsleigh, le Red Eagle, *et toujours à la direction, qu'il manie avec la plus grande virtuosité. Les autres équipiers du bob, dans la photographie que nous donnons ci-dessus, sont Mlles Grieves et Field et les trois aides de camp du Kronprinz.*

CE QU'IL Y A SOUS NOS CAPOTS

Par H. PETIT

Nombre d'expressions techniques empruntées à l'automobile sont maintenant dans le langage courant. Notre collaborateur rectifie quelques erreurs communes et donne quelques notions précises, quoique élémentaires, indispensables aux chauffeurs qui veulent se rendre compte de la valeur exacte de leur écurie de chevaux-vapeur.

A l'heure actuelle, où tout le monde s'intéresse peu ou prou à l'automobile, bien des mots, bien des expressions, cantonnés autrefois dans les traités techniques, sont d'un usage courant dans la conversation journalière.

Mais, hélas! il faut bien l'avouer, beaucoup emploient certains de ces mots techniques sans connaître leur signification ni leur portée exacte. Combien de fois, par exemple, avons-nous entendu, au Salon... ou ailleurs, cette phrase typique : « Ce moteur, Monsieur, fait une force de 30 — HP — » Eh non, mon brave Monsieur : ce moteur ne fait rien du tout, et surtout, par grâce, n'appelez pas force ce qui est puissance et HP (que vous ignorez sans doute) ce qui est cheval-vapeur ! — Ce n'est pas votre faute, c'est vrai : jamais on ne vous a donné, nulle part, ces notions éminemment simples sur les unités mécaniques et physiques, sans lesquelles les idées d'énergie, de force, de travail, de puissance ne forment qu'un inextricable chaos.

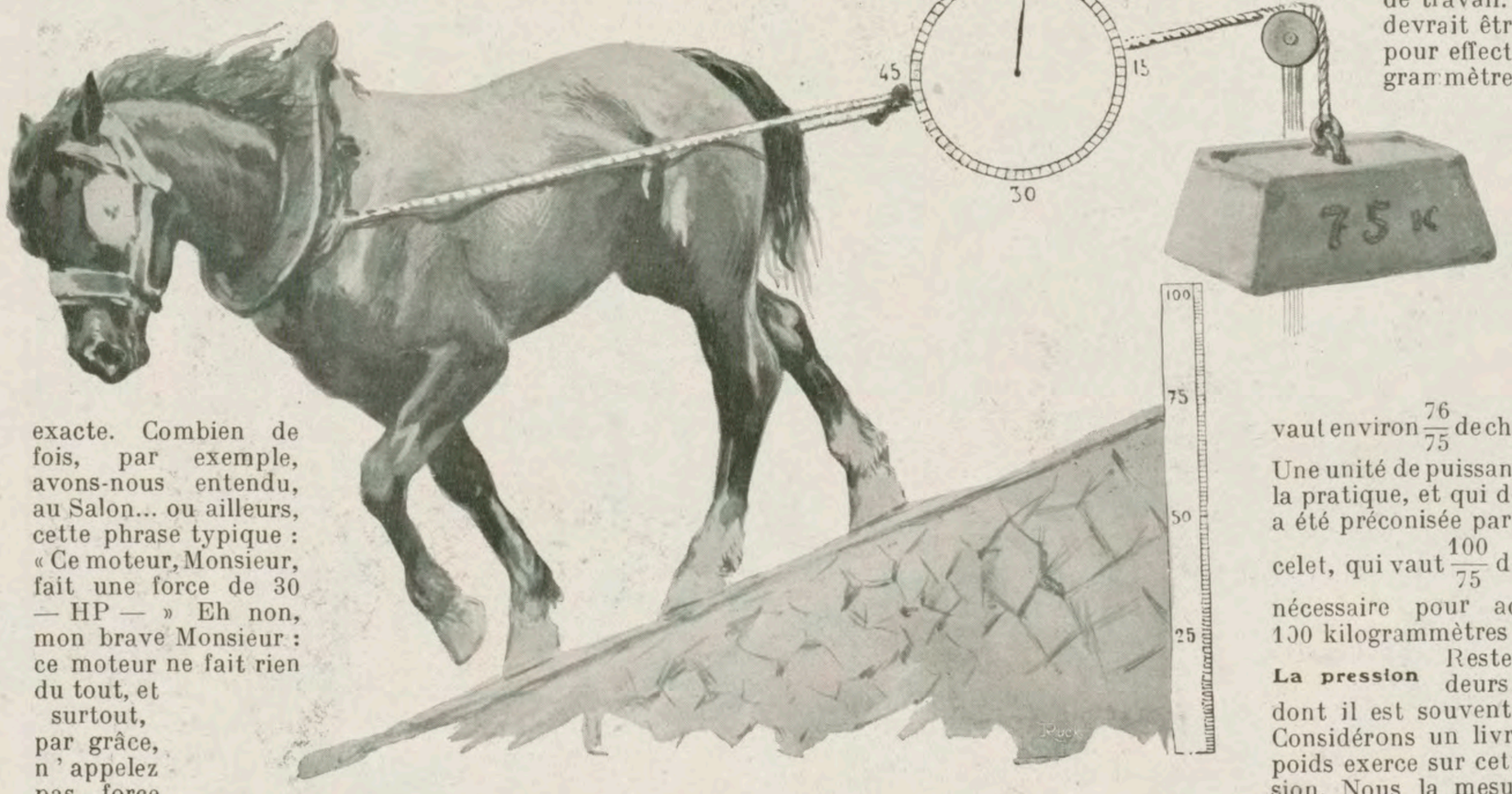


Fig. 1. — Ce que c'est qu'un cheval-vapeur.
L'unité de puissance est le cheval-vapeur. C'est la force nécessaire pour élever un poids de 75 kilos à un mètre, en une seconde.

Nous allons essayer, aujourd'hui, de débrouiller un peu l'écheveau, et de dévoiler ce redoutable mystère..., redoutable de loin, mais si simple de près !

Le choix des unités fondamentales Toutes les grandeurs mécaniques peuvent être mesurées en fonction de trois d'entre elles, choisies arbitrairement. Le choix de ces trois grandeurs fondamentales constitue la base d'un système d'unités.

Les mécaniciens ont coutume de prendre comme unités fondamentales celle de longueur, de temps et de force.

L'unité de longueur est le mètre, étalon de platine déposé aux Arts et Métiers.

L'unité de temps est la seconde de temps moyen, c'est-à-dire la 86.400e partie du jour civil.

L'unité de force est le poids, à Paris, du kilogramme-étalon.

L'esprit conçoit aisément ces trois grandeurs : elles sont pour ainsi dire innées, et elles devaient se présenter naturellement. Notons d'ailleurs qu'on a découvert de multiples inconvénients à ce système d'unités, qui a été abandonné par les électriciens : ils lui préfèrent le système dit C. G. S. (centimètre, gramme-masse, seconde).

Un poids est donc une force, et toutes les forces pourront, par conséquent, être équilibrées par un poids : un cheval qui tire, un moulin qui tourne, peuvent être arrêtés et équilibrés par un poids approprié : ce poids mesurera leur force.

C'est ainsi, par exemple, qu'une force de traction de 30 kilogrammes est considérée comme nécessaire pour tirer une voiture de 1.000 kilogrammes sur une route (fig. 2). Une voiture automobile doit, pour avancer, pousser la route de ses roues avec une certaine force, mesurée en kilogrammes.

Le travail Considérons maintenant un corps de 1 kilogramme suspendu à une ficelle. Tirons ce corps de bas en haut, de façon à le déplacer de l'unité de longueur, soit de 1 mètre : Nous aurons accompli un certain travail, travail que nous allons prendre comme unité et appeler kilogrammètre. Remarquons bien que le temps employé ne fait rien à l'affaire : nous pouvons opérer le déplacement en une seconde ou en trois mois : nous aurons toujours dépensé un kilogrammètre. Le travail aura donc pour expression :

$$\mathcal{T} = l.f.$$

l désignant l'espace parcouru, f la force qui est entrée en jeu pour opérer le déplacement.

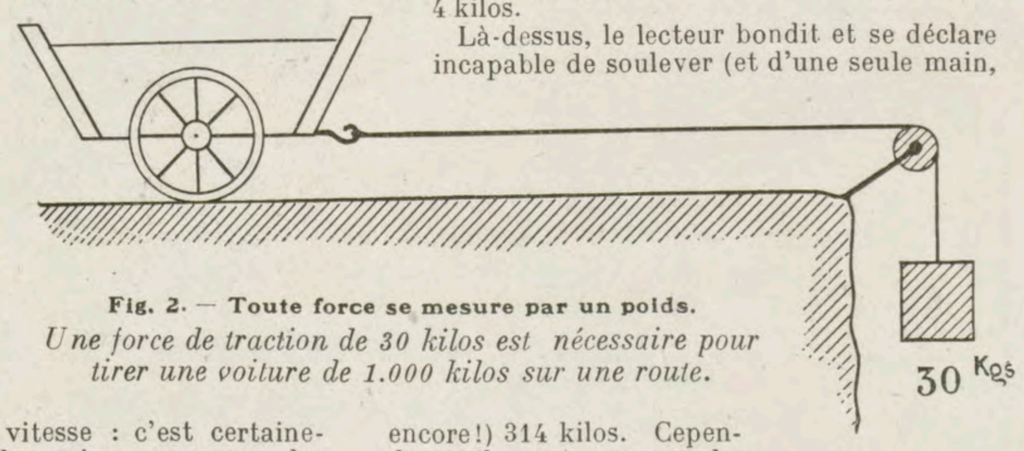


Fig. 2. — Toute force se mesure par un poids.
Une force de traction de 30 kilos est nécessaire pour tirer une voiture de 1.000 kilos sur une route.

La vitesse Il est à peine besoin de définir la vitesse : c'est certainement la grandeur la mieux connue des chauffeurs. C'est l'espace parcouru par un point pendant l'unité de temps :

$$v = \frac{l}{t}.$$

Remarquons, à ce propos, que la vitesse qui entre généralement dans les formules mécaniques est exprimée en mètres par seconde. Il faudra multiplier par 3,6 pour avoir la vitesse en kilomètres à l'heure.

La puissance Nous avons vu que, dans l'expression du travail, le temps n'intervenait pas; un enfant mettra, par exemple, deux heures pour jucher sur un mur un tas de briques qu'un homme fait y monterait en dix minutes. Le travail est le même, mais quelque chose diffère, cependant : ce quelque chose, c'est la puissance.

On pourrait définir la puissance la capacité de travail. Son unité sera, ou plutôt devrait être, la puissance nécessaire pour effectuer un travail de 1 kilogrammètre en une seconde. L'unité pratiquement employée, le cheval-vapeur, vaut 75 de ces unités théoriques : c'est le travail nécessaire pour élever, à Paris, en une seconde, à 1 mètre de hauteur, un poids de 75 kilogrammes. Le horse-power des Anglais, que, par une manie bizarre, nous avons adopté (HP), vaut environ $\frac{76}{75}$ de cheval (75,9 kilogrammètres).

Une unité de puissance qui entre peu à peu dans la pratique, et qui devrait y être seule admise, a été préconisée par Hospitalier : c'est le Poncelet, qui vaut $\frac{100}{75}$ de cheval, soit la puissance nécessaire pour accomplir un travail de 100 kilogrammètres en une seconde.

La pression Restent encore bien des grandeurs à définir : une de celles dont il est souvent question est la pression. Considérons un livre posé sur une table. Son poids exerce sur cette table une certaine pression. Nous la mesurerons par le nombre de kilogrammes qui pèsent sur 1 centimètre carré de surface. La pression d'une force sur une surface est donc mesurée par le quotient de cette force par l'aire de la surface d'appui :

$$p = \frac{f}{s}.$$

Quand, dans un cylindre, nous comprimons péniblement du gaz carburé pour mettre notre moteur en marche, nous avons à vaincre une force que nous mesurerons en multipliant la surface du piston, par la pression qui s'exerce sur lui. Nous verrons, par exemple, que, pour « passer la compression » d'un moteur de 100 millimètres d'alésage ordinaire, nous avons à vaincre une force de $4 \times \pi . r^2 = 314$ kilogrammes, la pression du mélange étant de 4 kilos.

Là-dessus, le lecteur bondit et se déclare incapable de soulever (et d'une seule main, encore !) 314 kilos. Cependant, il a mis en marche bien souvent sa huit-chevaux !... Alors ? Les formules sont stupides et ne prouvent rien du tout !

Mais non ! les formules ne sont pas stupides ! Il suffit de voir clair dans ce qu'elles enseignent. Tâchons de le faire ensemble (fig. 3).

Prenons le cas d'un moteur de 100×120. Supposons que la manivelle de mise en marche ait une longueur de 20 centimètres (fig. 3).

Si nous appelons α l'angle fait par la mani-

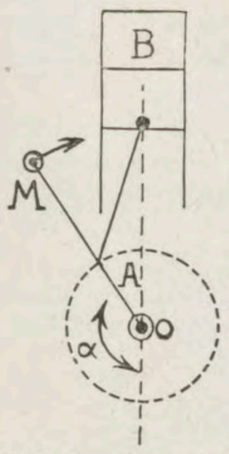


Fig. 3. — La mise en marche.

Il faut tenir compte, pour l'effort à exercer, de la longueur de la manivelle.

velle de la bielle avec l'axe du cylindre, l'effort à faire en M sera, à chaque instant :

$$\frac{6}{20}\, p\ s.\ sin.\alpha$$

p désignant la pression à l'instant considéré, s la section du piston, soit 78 centimètres carrés.

Soit, pour une compression de 4 kilos, un effort maximum de 60 kil. 8 à exercer sur la manivelle (1). Ce maximum est atteint quand la manivelle arrive au dernier quart de la course de compression.

Voilà définies la plupart des grandeurs qu'un chauffeur a chaque jour à considérer. Nous allons maintenant lui dire quelques mots de la puissance de son moteur, et essayer de dissiper la pénible inquiétude qui trouble les âmes simples quand on leur parle d'une 12-chevaux qui *en fait* 18 au frein.

Mesure de la puissance Pour mesurer la puissance d'un moteur, on se sert de divers appareils, dont le plus ancien et le plus simple est le frein de Prony.

Sur le volant V du moteur, on monte un frein formé d'une lame flexible terminée par deux bouts filetés, et serrant contre le volant des sabots S en bois ou en fonte. Deux écrous E le fixent à un levier L, et permettent de serrer plus ou moins. Supposons que le volant tourne dans le sens de la flèche. Serrons les écrous E jusqu'à ce que le frottement ait absorbé la puissance disponible, c'est-à-dire jusqu'à ce que l'arbre tourne à sa vitesse de régime, le levier tendra à être entraîné : pour le maintenir horizontal, il sera nécessaire de mettre dans le plateau qui est suspendu à son extrémité un certain poids P.

Si r est le rayon du volant, F les deux forces tangentielles qui tendent à soulever le levier, l'équation d'équilibre est

$$2\ F\ r = l\ P.$$

D'autre part, le travail moteur est égal au produit des forces F par le déplacement de leur point d'application, c'est-à-dire, pour une seconde :

$$\mathcal{T} = 2\ F\ \frac{2\pi r n}{60}$$

n étant le nombre de tours par minute.

D'où, en remplaçant 2 Fr par sa valeur lP :

$$\mathcal{T} = Pl.\ \frac{2\pi n}{60}.$$

Ou, en chevaux-vapeur :

$$\mathcal{P} = Pl.\ \frac{2\pi n}{60 \times 75} = 0{,}001396\ nl\,P.$$

De nombreuses modifications ont été faites au frein de Prony, pour le rendre plus maniable.

1. Si on appelle v le volume de la cylindrée, $v+w$ le volume total du cylindre, 2 b la course du piston, s la section, α l'angle défini plus haut, f l'effort à faire sur la manivelle, de longueur m, on a :

$$f = \frac{bs}{m}\left(\frac{w}{v}+1\right)\frac{sin.\alpha}{\frac{w}{v}+\frac{1}{2}(1+cos.\alpha)}$$

Qui est maximum pour $cos.\ \alpha = -\frac{1}{2\left(\frac{w}{v}+\frac{1}{2}\right)}$, ce qui nous donne, pour une compression de 4 kilos : $cos.\ \alpha = -\frac{3}{5}$ ou $\alpha = 143$ degrés.

On a aussi mesuré le travail des moteurs, d'où leur puissance, en le transformant en énergie électrique. Mais nous avons tenu à donner cette théorie élémentaire pour montrer comment il était possible de mesurer la puissance d'un moteur.

La puissance d'un moteur sera donc le chiffre donné par notre formule, et rien autre. Mais...

La puissance indiquée Que de mais !... Pour connaître cette puissance, il faut faire la mesure sur le banc d'essais, et on conçoit que la puissance varie avec le carburateur employé, avec le nombre de tours, etc. Bref, cette mesure n'est pas à la portée du chauffeur, qui est bien obligé de s'en rapporter à son constructeur. Ce dernier va donc indiquer la puissance de ses moteurs, et vendra des moteurs de 10 chevaux, de 15 chevaux, etc.

C'est du moins ainsi que les choses se passaient autrefois. Mais cela a bien changé.

Voilà ce qui arrivait : le constructeur sérieux, qui avait muni sa voiture d'un moteur de 6 chevaux, par exemple, recevait de son client, quelques mois après la mise en service du véhicule, des reproches amers : « Comment, Monsieur, vous prétendez que ma voiture fait six chevaux! s'écriait le client, dans un langage aussi incorrect qu'énergique. Six chevaux! Trois ânes, tout au plus, mon cher monsieur! Je reste en panne au milieu de Picardie, tandis que mon ami Durand, qui a, lui aussi une six-chevaux (mais quels chevaux!) enlève la montée en deuxième vitesse ! Vos moteurs ne valent rien. Je vais immédiatement me procurer une voiture de chez X, que Durand m'a recommandée, etc, etc... »

Ce que le client oubliait de dire, c'est qu'un soleil trop chaud l'avait empêché de gonfler ses pneus à bloc, que, l'été dernier, il s'était bien souvent battu avec son changement de vitesses qui n'obéissait plus, maintenant, qu'avec des grincements de dents de colère, que son ressort de soupape d'aspiration, tout neuf, était peut-être un peu dur (il est vrai qu'en revanche celui d'échappement était plutôt mou) ; que les chaînes étaient enduites de boue vieille de deux semaines, ou que les cardans faisaient un bruit de serins égayés par le soleil ; que le frein frottait peut-être un peu (oh, si légèrement!)... Mais on ne saurait penser à tout. L'ami Durand, au contraire, est un vieux routier qui ne néglige rien et soigne sa voiture comme un amant sa maîtresse.

De tout cela, le constructeur se doute bien un peu. Mais allez donc en faire convenir cet enragé de Dupont ! Aussi, il se borne à hausser les épaules, et se dit *in petto :* « Attends un peu, tu verras l'an prochain! »

Et l'année suivante, ses six chevaux donnent une puissance de dix éléphants. Cela coûte plus cher, cela mange de l'essence, mais on monte les côtes, et ce n'est toujours qu'une six-chevaux.

Il y a une autre raison, d'ailleurs, de dissimuler sous son capot des troupeaux de mustangs inavoués : le fisc, l'abominable fisc, perçoit un impôt de 5 francs par cheval-vapeur. N'en avouons donc que le moins possible.

Voici d'ailleurs quelques chiffres, pris au hasard parmi les moteurs à quatre cylindres exposés cette année au Salon, et qui édifieront le lecteur :

Fig. 4. — Nain contre géant.

Si l'on suppose que le géant ait une force double de celle de son compagnon, il accomplira un même travail en un temps deux fois moindre.

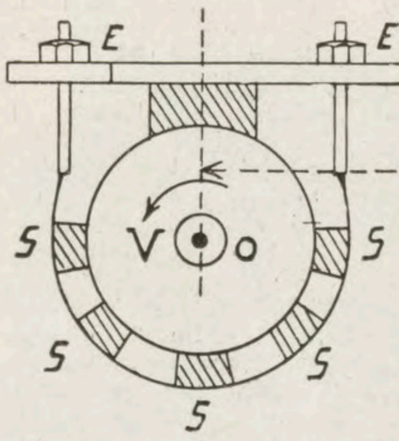


Fig. 5. — Le frein de Prony.

Le frein de Prony sert à mesurer la puissance d'un moteur.

MARQUE	Alésage de course	Puissance indiquée au catalogue	Puissance approximative calculée
		Chevaux	Chevaux
Berliet	100 × 120	16-22	33
Mercédès. . .	130 × 150	55	71
Pipe	135 × 145	50	76
Peugeot . . .	130 × 140	28	68

Nous reviendrons, du reste, sur cette question.

(à suivre.) H. Petit.

LA VICTOIRE D'UN SPRINTER ?

Par PAUL HAMELLE

La victoire de Rutt dans les Six Jours de Madison-Square inspire à notre collaborateur d'intéressantes réflexions sur la supériorité de l'homme de vitesse relativement à l'homme de fond — En réalité, la lutte, cette année, n'a été qu'entre sprinters

La vie sportive, dans sa mouvante diversité, ne fait guère que tourner autour de deux ou trois questions, toujours les mêmes; l'actualité en change l'aspect, mais n'en touche pas le fond. L'amateurisme opposé au professionnalisme est une de ces questions-là ; la valeur comparée du sprinter et du stayer en est une autre. Il y a quinze ans, chez nous, elle fit verser des flots d'encre ; et elle n'était déjà plus neuve !

Je me souviens — c'est un de mes premiers souvenirs de l'arène, — que Leeming, l'entraîneur fameux de Sanders Sellers, Howell, Furnival, a le premier, et encore ! posé le dogme de la supériorité constitutionnelle du sprinter sur le stayer, de l'homme de vitesse sur l'homme de fond. Ce n'était pas là seulement une opinion de théoricien: Leeming en tirait les conséquences pratiques. Persuadé que le meilleur sur 200 mètres est le meilleur sur cent milles, il entraînait ses poulains — on ne les avait pas encore baptisés tels ; mais le nom importe peu — sur deux cents mètres seulement, quelle que fût la distance du championnat visé. Je dois dire qu'à ma connaissance le résultat ne justifia pas ses espérances; que son élève Gatehouse, l'admirable athlète de Cambridge, qui s'était préparé aux 50 milles de la N. C. U. en cultivant uniquement son sprint, n'était plus dès le vingt-cinquième mille qu'une misérable épave humaine qui finit, grâce à son courage, mais bien loin derrière un certain Fenlon, le dédaigné demi-stayer.

Plus tard, le célèbre Choppy Warburton a repris la thèse de Leeming, qui est celle de l'école anglaise. Mais, moins intransigeant que son prédécesseur, il n'allait pas jusqu'à prétendre que le sprinter peut, du jour au lendemain, battre le stayer sur une longue distance, par la seule vertu de l'espèce. Il croyait seulement que si un sprinter s'adonnait sérieusement au fond, il devait triompher du meilleur des stayers qui ne serait que stayer. Il affirmait encore volontiers, et c'était la même chose en d'autres termes, qu'on « naît sprinter et qu'on devient stayer ». Et sous cette forme atténuée, la thèse devenait acceptable; elle ne laissait même pas que d'être séduisante. Pourtant quelques esprits qui se méfient des axiomes, gardaient des doutes; ils se demandaient si cette rigoureuse classification des aptitudes en deux catégories aussi distinctes, n'était pas un peu arbitraire; si elle ne méconnaissait pas les lois ordinaires de la nature, qui n'a pas l'habitude de procéder par bonds (*natura non facit saltus*), et ne se laisse pas aussi facilement emprisonner dans une formule; si même le principe de cette hiérarchie était fondé ; si un Shorland par exemple et un Huret, ces rois du fond qui avaient une si jolie pointe de vitesse, étaient d'essence tellement inférieure à un Osmond et à un Jaap Eden, ces rois du sprint, qui avaient tant d'endurance ?

Course de fond ou de vitesse ? On ergota longtemps là-dessus ; et puis d'autres sujets nous passionnèrent. Or, voici que les Six Jours de Madison viennent de rajeunir la question, et que de nouveau le problème se pose auquel les Leeming et les Choppy ont attaché leur nom.

Il ne se pose pas, à vrai dire, tout à fait de la même façon, car si l'on ne peut nier qu'une épreuve qui dure 146 heures, soit une course de fond, il est non moins certain, je dirais même qu'il est plus certain, si la certitude comportait des degrés, qu'elle est encore davantage une épreuve de vitesse. Ne criez pas au paradoxe. Le simple compte rendu de la course démontre la justesse de cette vue. Je me garderai bien de recommencer cette longue et déjà très vieille histoire ; seulement, du rapport du *Bicycling World*, le seul journal survivant américain d'une jadis glorieuse pléïade, je dégagerai les quelques points ou anecdotes qui éclairent le débat. Il est d'ailleurs singulièrement vivant, ce récit écrit dans ce style imagé et grossissant qui caractérise la manière yankee.

« Tous les coureurs s'accordent à reconnaître, écrit notre confrère, que ces six jours ont été les plus durs qu'on ait vus depuis bien longtemps. Le nombre de milles couverts est plus faible sans doute que l'année passée, mais les emballages pendant les premiers jours ont été nombreux et furieux, et ils ont eu pour effet de tuer tous les faibles. »

Ceci n'est que la paraphrase du vieil adage anglo-saxon, dont nous pouvons tous les jours éprouver la vérité « que ce n'est pas la distance, mais l'allure qui tue ». Le *Bicycling World* poursuit : « D'habitude, le mot d'ordre était de rouler à une allure régulière pendant les trois ou quatre premiers jours, et de ne commencer que le vendredi le grand jeu. le jeu des tribunes. Tel était le vœu de la direction, laquelle allait jusqu'à offrir des primes aux fortes équipes, pour qu'elles ajournent jusqu'à la fin de la semaine tout essai de lâchage. On voulait que le peloton restât entier, le plus tard possible pour attirer les beaux dollars du cher public dans l'escarcelle de maître Powers ; et on n'imaginait pas d'autre moyen d'atteindre à ce but-là. Ce ballon de mensonges, la présente course vient de le crever ! Elle n'a pas été une exhibition d'hippodrome, mais une lutte de bout en bout, entre des hommes animés d'une rivalité intense. Résultat : un plus gros sac pour P.-T. Powers, dès les deux premiers jours, que pendant aucune période correspondante des Six Jours précédents depuis au moins cinq ans. »

Le caractère de l'épreuve se dessine tout de suite : « Walter Rutt, le plus redouté des coureurs étrangers, arrache le courage du cœur (*tore the heart out*) de quelques-uns des concurrents, dès les premières heures. A 3 h. 45, le petit Allemand baissant sa tête blonde fait deux tours-éclairs : et le peloton s'égrène comme dans ses gyrations la queue d'un cerf-volant. » Et la fête commence. De temps à autre, un bruit résonne sur les planches, « une chute encore, rien de plus. Une de ces cent chutes qui font une course de Six Jours. »

Jacquelin, l'homme du sprint — il n'y a que des sprinters dans cette course de fond — attire l'attention. Il a des démêlés avec la direction; et le journal américain constate que l'ex-champion tricolore « souffre d'un élargissement du crâne » ce qui, traduit en français, veut dire que l'enfant gâté du public parisien, manque de modestie. La ronde se poursuit. Encore un bruit de chute ; cette fois c'est Vanoni « le pauvre Vanoni », qui voit des couchers de soleil italiens et des éruptions de Vésuve » nous dirions, nous, trente-six chandelles.

Et malgré tant, peut-être à cause de tant d'efforts de lâchage, la distance parcourue pendant les 48 premières heures ne dépasse pas 849 milles 7 laps pour les équipes de tête, alors que le record est de 966 milles 3 laps par Elkes et Mac Farland en 1900 : ces chiffres parlent d'eux-mêmes.

Au bout de 72 heures, le total est de 1.212 milles 1 lap, contre un record de 1.416 milles 8 tours par Miller et Waller en 1899. Commentaires de plus en plus superflus.

Le quatrième jour Rutt donne le signal. « Au fond de la saucière (saucer) l'Allemagne tourbillonne, suivie par l'Amérique, sous les traits de Moran et Downey; ce fut l'emballage le plus impitoyable de la semaine... Puis Fogler remplaça Moran, et Stol délivra Rutt. Ils allaient doubler Krebs quand, repliant ses ailes, le Hollandais volant se laissa gentiment choir ». Mais le juge avait l'œil ouvert, et comme la chute n'avait point d'excuse naturelle — hors le désir de sauver le tour (on sait que lorsque un coureur tombe accidentellement, le tour qui aurait été pris par une ou plusieurs équipes sur le lot désemparé, est séance tenante annulé), le juge pénalisa d'un tour l'équipe coupable dans la personne de Krebs; sur quoi celui ci et son coéquipier Vanderstuyft se révoltent et font mine de quitter la piste. Mais sans se laisser intimider, le juge les menace de la forte amende et d'une année de suspension au cas où ils ne s'inclineraient pas tout de suite devant l'autorité. Instantanément une grande lumière se fit dans l'esprit du Belge et du Hollandais, qui restèrent dans la course. »

Sprinter contre sprinter J'en ai dit assez pour faire voir le caractère de l'épreuve : une alternance de sprints furieux et de balades paisibles.

Et je saute au dernier acte.

Vous le connaissez : depuis plusieurs heures déjà, le sprinter de chacune des deux équipes de tête, l'Allemand Rutt et l'Américain Fogler, qui se disputeront le mille final, et le premier prix de la colossale randonnée, ont quitté l'arène : ils se reposent. On les ménage; on les dorlote; je ne suis même pas sûr qu'on ne les drogue pas un peu. Cette épreuve monstre qui a mis aux prises pendant six jours une quarantaine d'athlètes, va se réduire à un match d'un mille entre deux hommes et qui se réduira lui-même à un déboulé de quelques tours. La course a été suspendue ; la piste est vide. Ils paraissent enfin. Et ici, je reprends le récit coloré du *Bicycling World* :

« Quand Rutt et Fogler s'alignèrent pour le mille final, des acclamations plus nourries saluèrent l'Allemand que l'Américain... Le signal est donné; Fogler, à la corde, mène le premier loin, lentement et continue de même. Quand, au bout du sixième tour, on vit que Fogler menait toujours et que lui et Rutt suivaient de tous points les préceptes de l'école française, la mine des partisans de Fogler s'allongea. Les hurrahs s'étouffèrent dans leur gorge: ils sentaient que leur compatriote était battu, qu'il ne jouait pas son jeu. La seule chance pour Fogler de triompher de Rutt c'eût été de lui casser, dès le début, les jambes (to ride him off his legs) par un train si rapide que le rapide Germain ne pût plus démarrer. Et la course se trouva virtuellement courue après le septième tour, quand Rutt bondit en tête et ravit à Fogler la corde. Ce dernier eut beau revenir sur le leader dans un vaillant effort, amener sa roue d'avant à la hauteur des pédales ennemies; impossible d'aller plus loin : l'Allemagne finit une bonne demi-longueur devant l'Amérique. »

Voilà comme l'homme de l'Europe et du vieux monde enleva les Six Jours. Et après ?

De ce fait particulier que Rutt a battu Fogler, quelle conséquence générale à tirer, logiquement ? Que le sprinter est, en soi, supérieur au stayer ? Allons donc !

Un sprinter a remporté la victoire, mais sur d'autres sprinters, et tout au bout d'une course qui n'a été qu'une série de sprints. Ah ! la victoire aurait été autrement significative si, après avoir passé la moitié des 146 heures en selle, et à rouler d'une allure constamment rapide, le sprinter avait trouvé en lui, dans sa seule qualité de sprinter, le ressort nécessaire pour vaincre ; si, après avoir couvert la distance que couvrit un Miller quand celui-ci liait partie avec Waller, Rutt avait battu un Miller. Alors et dans ce cas, peut-être, je conclurais à la supériorité générique du sprinter sur le stayer.

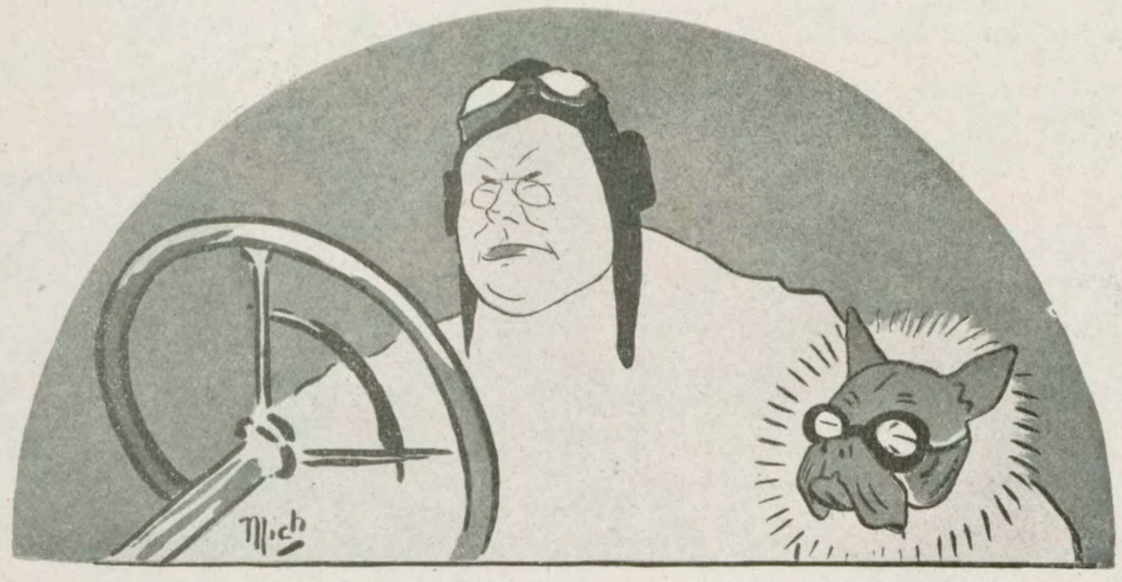
Peut-être, car enfin qui est-ce donc qui, même alors me prouverait que Rutt n'est pas un stayer doué d'une extraordinaire pointe finale, plutôt qu'un sprinter exceptionnellement endurant, à qui les Six Jours ont fourni l'occasion de se révéler ? Bien mieux, qui me dira où finit le stayer, où commence le sprinter ?

Et voilà pourquoi, tout à l'heure, en tête de cette causerie, après avoir écrit « la victoire d'un sprinter », un scrupule m'est venu qui s'est traduit par un point d'interrogation.

PAUL HAMELLE.

Quelques types de Chauffeurs

Par MICH



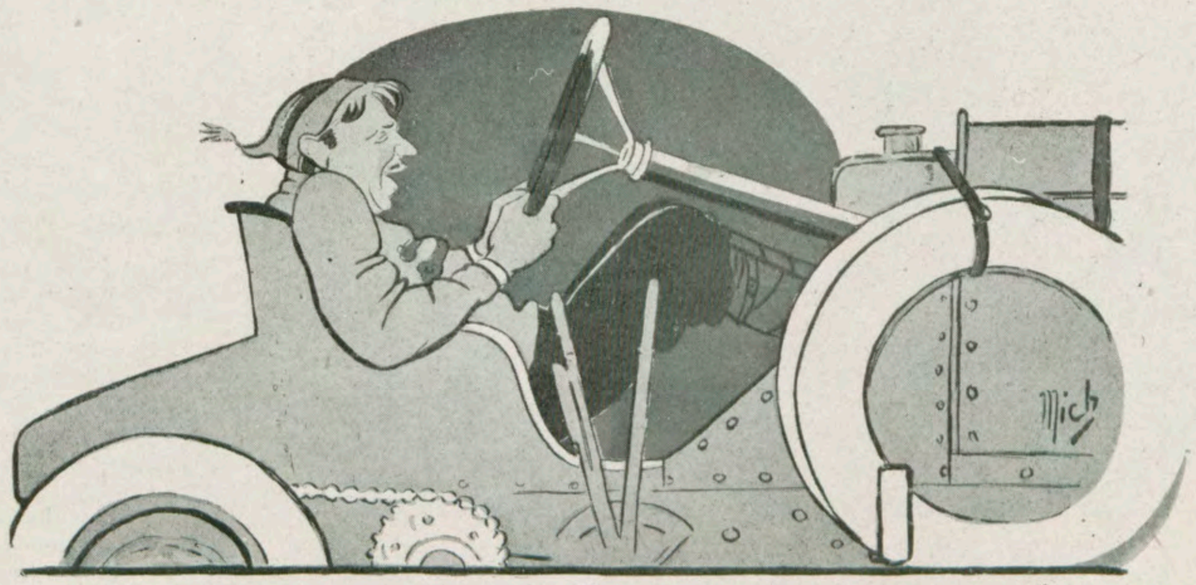
BURTON

JENATZY

TELLIER

HEATH

ROUGIER



DURAY

« Mich à l'automobile ! » Tel est le titre du dernier album que vient de faire paraître le caricaturiste attitré du monde du sport. Constructeurs, conducteurs, officiels y sont présentés de la plus pittoresque et de la plus spirituelle façon. On en jugera par les quelques silhouettes ci-dessus que nous en avons extraites.

LES AUTOMOBILES POSTALES

Dans tous les services publics, l'automobile tend à remplacer le cheval ℰ Elle s'impose surtout dans les services postaux, mais les pays étrangers ont, dans cette voie, devancé la France ℰ

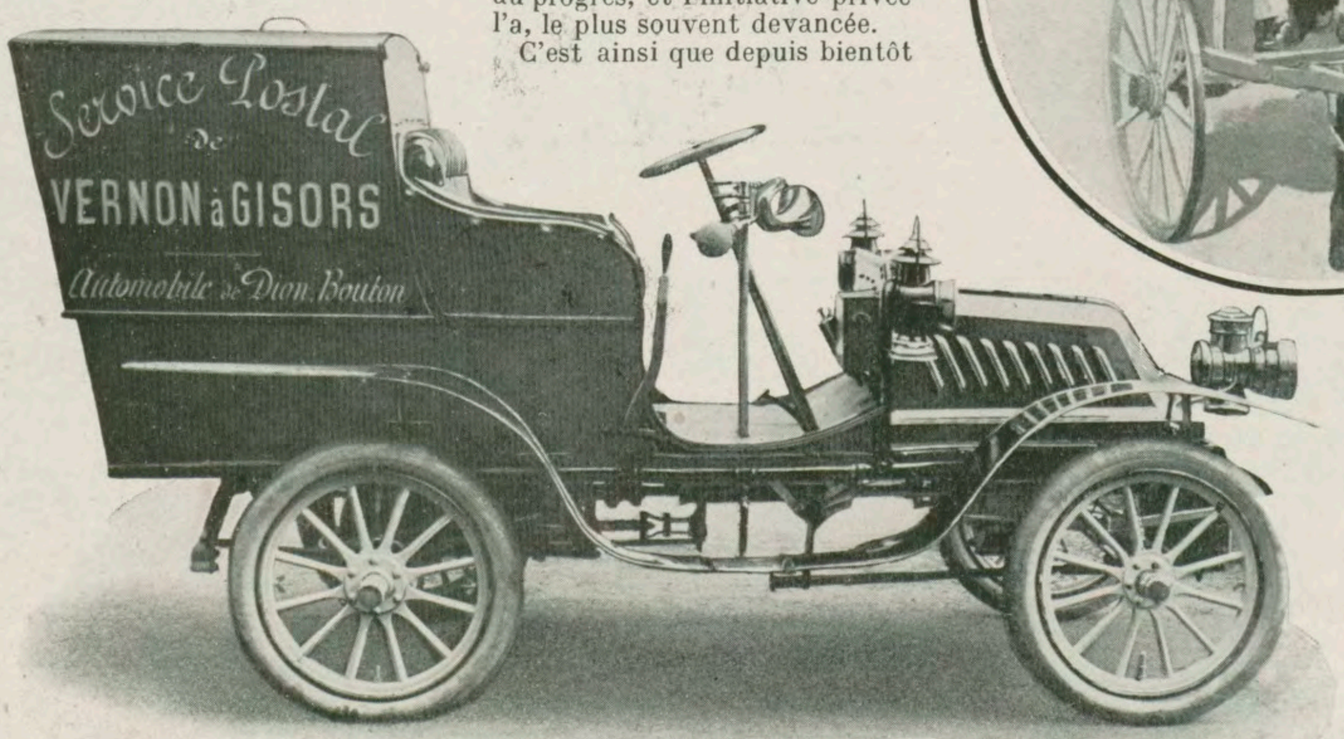
Le facteur ancien modèle.
C'est à pied que se font, dans la plupart des campagnes, la levée des boîtes et la distribution des lettres.

Le cheval se meurt! Bientôt il ne subsistera plus que comme animal de luxe; pour les services publics, tout au moins, il aura laissé la place à l'automobile. Déjà, à Paris, les omnibus et les tramways à traction animale se font de plus en plus rares, et on sait qu'à l'expiration du privilège de la vieille C. G. O. ils expireront en même temps qu'elle. De même, la vieille carriole de poste ne montrera plus, sur les chemins, sa caisse usée, disjointe, couverte d'une boue antique, que traîne un cheval poussif au poil rare et terne qui semble sommeiller en trottinant.

Malheureusement, l'administration française s'est montree pendant trop longtemps rebelle au progrès, et l'initiative privée l'a, le plus souvent devancée.

C'est ainsi que depuis bientôt cinq ans, M. Dudoy, adjudicataire du service postal Gisors-Vernon, qui fut, en cette matière, un précurseur, a remplacé ses chevaux par une automobile.

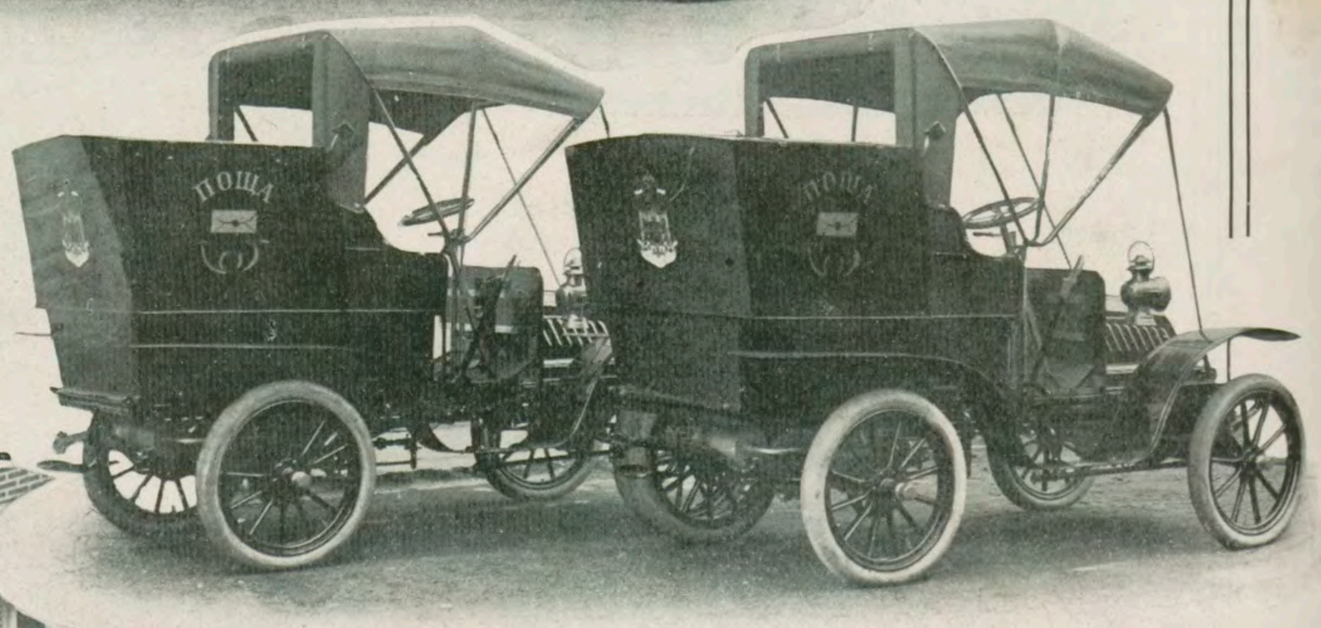
La distance de Gisors à Vernon est de 40 kilomètres; or, depuis le 1er avril 1903, le service fonctionne à la satisfaction de l'adjudicataire et à celle de l'administration et la petite 8-chevaux de Dion-Bouton qui l'assure a parcouru, depuis lors, plus de 200.000 kilomètres. Voilà un exemple qui eût dû suffire pour multiplier, partout en France, les services postaux automobiles.



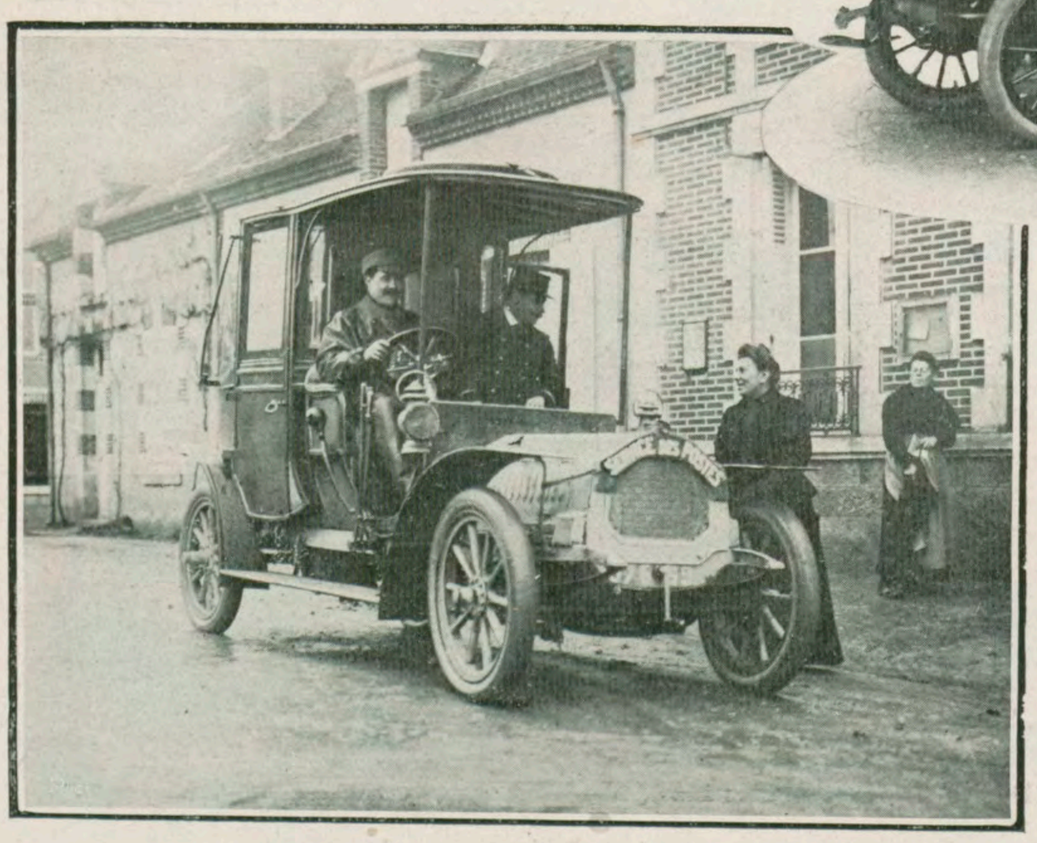
Une qui a fait 200 000 kilom.
Cette voiture De Dion-Bouton, *affectée au service de Gisors-Vernon, fonctionne depuis le 1er avril 1903.*

Un attelage primitif.
A Lorris, le facteur se faisait transporter dans une voiture à chien.

Comme il arrive trop souvent, malheureusement, l'étranger nous a devancés dans cette voie. Dès le début de 1905, la Bulgarie s'adressait à la maison de Dion-Bouton, pour la livraison de deux voitures postales; ces deux monocylindriques de 8 chevaux assurent le service depuis deux ans. L'administration des postes bulgares a été tellement satisfaite de leurs services, qu'elle vient de commander une nouvelle voiture quinze chevaux, quatre cylindres, aux usines de Puteaux.



La poste en Bulgarie.
Les voitures De Dion-Bouton, *en service depuis 1905 dans l'administration des postes bulgares.*



Un " Pékin-Paris " chauffeur des P. T. T.
Les nouveaux essais qui se font actuellement dans le canton de Lorris avec une 15-chevaux De Dion-Bouton, *conduite par Collignon, ont donné toute satisfaction.*

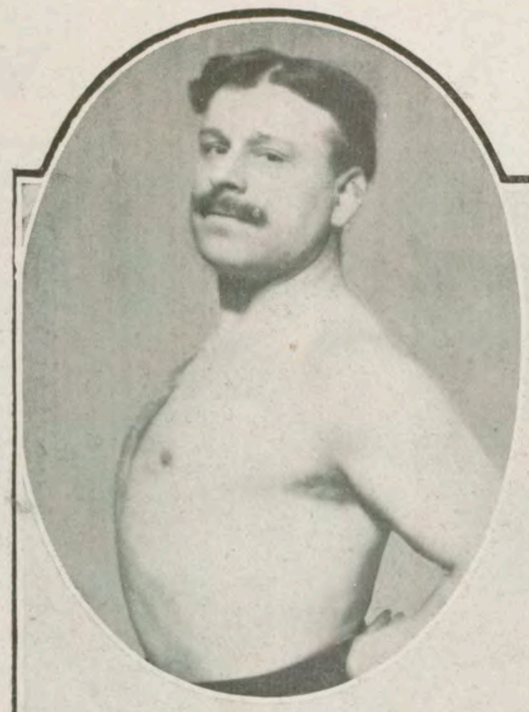
Il a fallu venir jusqu'en 1908 pour voir, en France, une expérience faite officiellement par le ministère des Postes et des Télégraphes. Sur la demande de M. Symian, sous-secrétaire d'Etat, une 15-chevaux de Dion-Bouton a été mise à la disposition de la Direction d'Orléans. Conduite par Collignon, que ce service régulier doit changer un peu des imprévus du Gobi, et accompagnée d'un brigadier des postes, M. Cadot, elle se livre, en ce moment, à des expériences dans le canton de Lorris (Loiret).

Toutes les localités se trouvent desservies deux fois par jour au lieu d'une, et le service local ne nécessite plus que neuf facteurs au lieu de onze. Le remplacement des chevaux par l'automobile se traduira finalement par une économie.

Ainsi, la petite voiture de Dion-Bouton est en passe de devenir la voiture postale universelle. Point n'était besoin de cela pour augmenter la production des usines de Puteaux qui, malgré la crise, n'ont jamais remercié un seul de leurs huit cents ouvriers. Mais cette consécration officielle n'est quand même pas pour déplaire à leurs patrons.

F.-A. Wheel.

L'ÉTOILE FILANTE HUMAINE



GADBIN DANS LE VIDE

Gadbin, qui se rendit célèbre en se faisant écraser chaque soir par une automobile, l'année dernière, vient de créer un exercice encore plus terrifiant que ceux effectués jusqu'ici. D'une plate-forme élevée à 20 mètres au-dessus du sol, il se précipite dans le vide, franchit ainsi 12 mètres, se reçoit sur la poitrine sur un plan incliné, où il glisse jusqu'à l'extrémité de la piste. On ne peut rien imaginer de plus émouvant et on est obligé d'admirer la témérité de ce splendide athlète, dont nous publions le portrait.

LA SAISON A DAVOS ET A SAINT-MORITZ

QUELQUES BOBSLEIGHS EN VITESSE

La municipalité de Davos vient de faire construire une nouvelle piste qui mesure 3.400 m. et dont l'établissement a coûté plus de 100.000 francs. Le dernier virage est peut-être insuffisamment relevé, car plusieurs bobs ont déjà passé par-dessus et sont venus se heurter contre les charpentes qui soutiennent les tribunes. C'est un de ces accidents que représente notre photographie de gauche. Le Scar et Runners, *dirigé par Mrs Maclaren, pour n'avoir pas voulu se servir de son frein a raté son virage, et la conductrice s'est démis l'épaule. A droite, le* Lutin, *dirigé par M. A.-G. Engel dans une ligne droite (pente 11 0/0), vitesse 80 kilomètres à l'heure. Au centre, le* Maintenon, *gagnant du Prix du Kronprinz à Saint-Moritz. A la direction, M. Orthwen, puis Miss Slater, une des beautés de la colonie étrangère, M. A.-K. Guynn, Mrs Green et M. G.-W. Sands.*

SUR LES DEUX PISTES RIVALES

BLOC-NOTES

Nous engageons nos lecteurs à collaborer à cette page en nous envoyant des documents sportifs intéressants.

AUTOMOBILE

L'hélicoptère qu'est en train de construire le pacemaker Berlin est destiné à être monté par deux personnes.

LE MOTEUR A DEUX TEMPS

Une décision de la Commission Sportive vient d'ouvrir une nouvelle voie aux constructeurs. Il a été décidé, en effet, que, pour le Grand Prix des voiturettes, il pourrait être fait usage du *moteur à deux temps*, les dimensions de ce dernier devant être les mêmes que celles du moteur à quatre temps.

Jusqu'à aujourd'hui, le moteur à deux temps n'a pas fait son apparition sur les voitures : des groupes industriels lui empruntent leur énergie, et il est employé aussi sur les canots. Le verrons-nous en 1908 sur nos routes ?

Il paraît, d'après les derniers tuyaux des journaux sportifs, que quatre ou cinq fabricants de voiturettes seraient décidés à en monter sur leurs véhicules de course. Dans ce cas, avec les alésages indiqués par le règlement, les moteurs à deux temps atteindraient aisément vingt à vingt-cinq chevaux.

Et, très probablement, la victoire appartiendra au moteur à deux temps... s'il fonctionne régulièrement et sans panne. Car, pour des voitures animées par des moteurs dont la puissance oscillera autour de 15 chevaux, un tel appoint de force motrice n'est pas négligeable.

Dans le Grand Prix des voitures, le moteur à deux temps a moins beau jeu. En effet, sur route, une voiture de 100 chevaux peut lutter avec avantage avec un concurrent de 150 chevaux : l'influence du conducteur et de la route sont prépondérantes quand sa marche est 120 a l'heure, et bien souvent, en course, le moteur ne marche pas à pleine puissance. (Nous ne considérons pas les avantages relatifs que présentent les différents moteurs.)

Pour les petites voitures, au contraire, la vitesse maxima étant d'environ 80 a l'heure pour 18 chevaux, le moteur tourne a pleine charge, « tant que ça peut », suivant l'expression consacrée, et la présence des chevaux de renfort se traduit immédiatement par des kilomètres abattus plus vite. Point n'est besoin d'être un « roi du volant » pour marcher a 80 ou à 90 : il suffit d'avoir sous son capot une bonne source d'énergie coulant à pleins bords.

Donc, bonne chance au moteur à deux temps : son triomphe marquera l'avènement d'une ère nouvelle dans la construction automobile.

F.-A. WHEEL.

Modèle réduit d'une automobile à glace inventée par M. Clarke. La roue du centre mord dans la neige et fait avancer la voiture.

CYCLISME

André Perraud, qui a remporte le Prix du Premier Pas. Il est âgé de 17 ans. Espérons que c'est un futur champion.

SI NOUS NOUS DÉCIDIONS...

PENDANT deux ans, Poulain a été durement traité par nous, il effectue sa rentrée, et, pendant quinze jours, nous éprouvons le besoin, dicté par sa conduite, de lui décerner quelques fleurs. Nous espérions qu'enfin l'ex-crack de Saint-Nazaire méritait notre sympathie et que nous pouvions la lui donner pleine et entière, lorsque tout à coup, il trouve le moyen de nous montrer que nous avions tort.

Avouez que nous aurions mieux fait de rester dans le *statu quo*.

L'autre dimanche, dans un handicap, mal engagé au dernier virage et voulant coûte que coûte remporter la victoire, il se faufile à la corde, y rencontre un coureur, Kostromitinoff, s'arcboute sur son guidon, et en passant à ses côtés lui décoche un formidable coup d'épaule qui l'envoie rouler violemment sur le sol. Et Poulain arrive quatrième. Pendant ce temps, le pauvre Russe, très touché à la tête, au coude et aux jambes, cherche à se dégager de sa triste situation. Fier comme Artaban, Poulain revient à ses côtés, alors qu'il est encore étendu à terre. Le champion du monde d'antan se contente de lisser sa moustache, de jeter un regard dédaigneux sur Kostromitinoff et de passer, telle la caravane quand le chien aboie.

Avouez que cet acte est peu digne d'un champion, même hors de forme, et que si Poulain désire organiser des matches de boxe à bicyclette il ferait mieux de le faire sur un ring que sur un vélodrome et surtout de prévenir son adversaire auparavant, sans l'attaquer par derrière. Espérons que lorsque l'ex-crack de Saint-Nazaire aura retrouvé son coup de pédale d'autrefois, il agira de façon moins... désinvolte.

JACQUES MORTANE.

RÉSULTATS TECHNIQUES

Du 2 au 7 février.

CYCLISME

Dimanche 2 février.

Vélodrome d'Hiver. — *Prix P. Bourrillon* (1.000 mètres) : 1. Dupré ; 2. Jacquelin ; 3. Martin.

Match Guignard-Walthour. — 1re *Manche* (20 kilomètres) : 1. Guignard ; 2. Walthour. — 2e *Manche* (40 kilomètres) : 1. Walthour ; 2. Guignard. — *Belle* (15 kilomètres) : 1. Walthour, en 12 m. 7 s. 3/5 ; 2. Guignard, à 4 tours 1/2.

ATHLÉTISME

Dimanche 2 février.

Colombes. — Match nul entre le Racing Club de France et le Sporting Club Universitaire de Paris, avec 5 points de chaque côté.

HIPPISME

Dimanche 2 février.

Pau. — *Grand Prix de Pau* (steeple-chase, 4.300 mètres) : 1. Hayashi, à M. Pfizer (marquis de Saint-Sauveur) ; 2. Fer ; 3. Finatte. (12 partants.)

Vincennes. — *Prix de Menneval* (trot attelé 2.400 mètres) : 1. Dakota, à M. Rousseau (Tombéri) ; 2. Custer. (4 partants.)

Jeudi 6 février.

Pau. — *Prix de la Pelouse* (Haies 3.000 mètres) : 1. Endymion, à M. G. Brossette (Parfrement) ; 2. Sergent ; 3. Samuelo. (13 partants.)

AUTOMOBILE ET AGRICULTURE

La première réunion du Comité de la nouvelle Chambre Syndicale qui vient d'être constituée sur l'initiative de notre confrère l'*Automobile Agricole* a été tenue dernièrement.

De nouveaux adhérents se sont joints aux membres du comité et après divers échanges de vues entre les membres présents, il a été procédé à la nomination du bureau.

Ont été désignés à l'unanimité : MM. André Castelin, président ; Lefebvre-Albaret, vice-président ; M. de Boismenu, secrétaire-trésorier.

Ont été constituées les commission technique et commission de propagande.

Le comité fera approuver par la première assemblée générale, qui se tiendra prochainement, les décisions prises et s'occupera immédiatement de l'organisation de la *Section spéciale d'Automobiles et Moteurs Agricoles* que possèdera, pour la première fois, le prochain Concours agricole de Paris.

Rappelons que le siège de la Chambre syndicale est, 166, Boulevard Magenta.

ATHLÉTISME

S. Greenhall, vainqueur, à Lingay Ten (Angleterre), du championnat de patinage, va atteindre la ligne d'arrivée.

PARLONS-EN ENCORE

PEU de manifestations sportives firent couler autant d'encre que le match Gaucher-Moreau. Seuls MM Frantz Reichel et Léon Manaud eurent l'opinion la plus impartiale et remirent les choses exactement au point. Et je les admire avec d'autant plus de ferveur, j'accorde d'autant plus de poids a leur avis, que j'ai prouvé, dans ces colonnes, que j'avais le même.

Maintenant que les esprits se sont ressaisis, que nous pouvons faire appel plus au bon sens qu'aux sentiments impulsifs, il nous est loisible de tirer quelques conclusions.

Mon ami Chabrier a eu parfaitement raison de donner la victoire à Gaucher et tout à fait tort d'écouter MM. Sullivan et Léon Legrand, mais il est permis de le faire bénéficier d'une circonstance atténuante : le charivari était tel qu'il était, à ce moment, bien difficile de conserver son sang-froid. MM. Sullivan et Léon Legrand auraient très bien fait, et pour nous et surtout pour eux, de se taire.

La victoire était, sans aucun doute possible, acquise à Marc Gaucher. Moreau, mal conseillé, n'aurait pas dû avoir une aussi grande confiance en soi. Sous prétexte de laisser reposer Moreau, un juge suppléant n'aurait pas dû intervenir sur le ring au cours d'un round. Enfin, plusieurs officiels auraient mieux fait de moins montrer leur désir d'assister à la défaite de Gaucher, qui leur a loyalement prouvé qu'il ne faut jamais vendre la peau de l'ours.

N'oublions point de constater, pour finir, que l'organisateur du match, notre confrère Barlatier, a été récompensé de son geste de généreux sportsman par le succès de cette fameuse rencontre.

Amen !

J. M.

HIPPISME

L'ancien gentleman rider Urbain David qui, devenu jockey, s'est établi ensuite entraîneur à Maisons-Laffitte.

LES BIENFAITS DU PARI AUX COURSES

LE chômage des courses de lf région parisienne va donc prendre fin ; c'est demain qu'Auteuil rouvre ses portes. Le public va pouvoir, de nouveau, jouir du spectacle de son sport favori : il pourra aussi, pour corser l'intérêt, risquer quelques pièces de cent sous sur la chance de ses sélections.

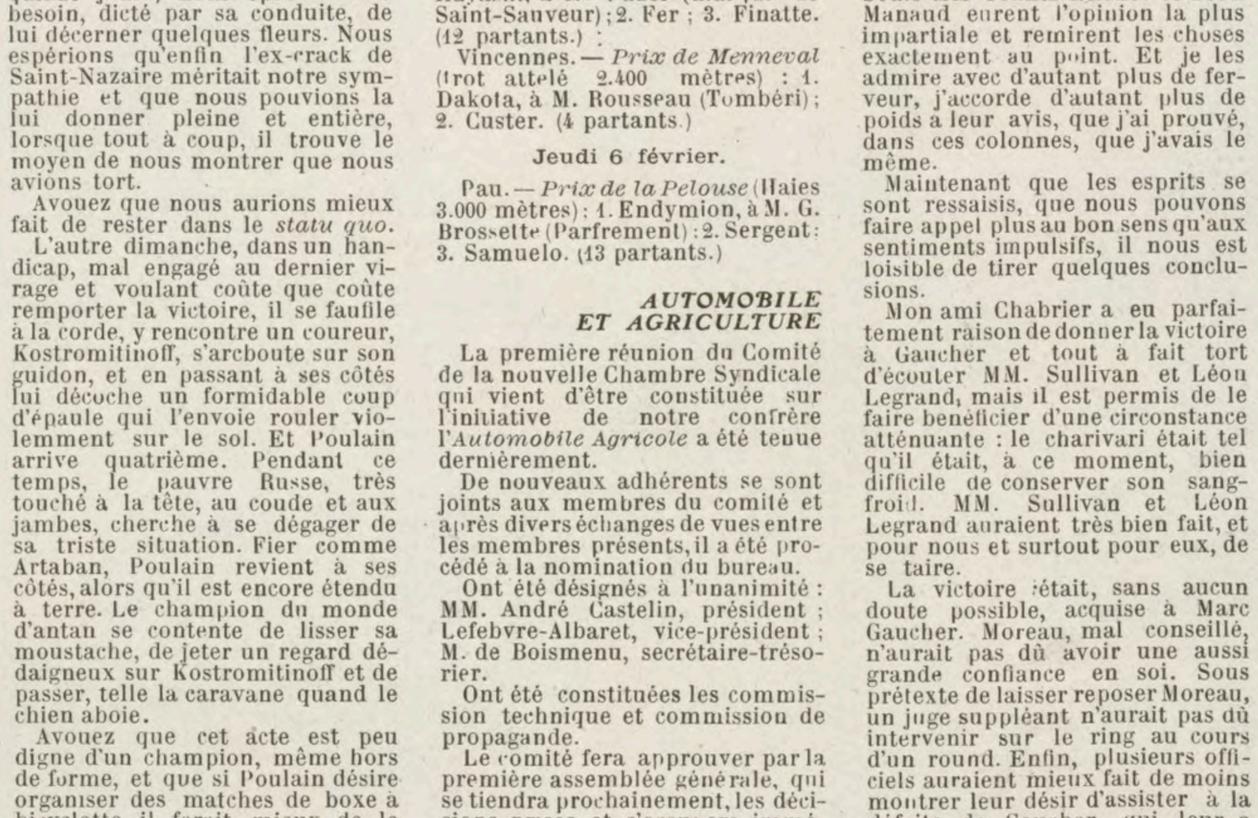
L'un ne va pas sans l'autre, car le plaisir d'assister aux péripéties d'une épreuve est doublé par les émotions du pari.

Ce pauvre pari aux courses, que d'aucuns pratiquent de façon bien innocente, a pourtant été souvent décrié ; il n'existe pas de méfaits qu'on ne lui ait mis sur le dos ; dès qu'une mauvaise action est commise, dès qu'un caissier mange la grenouille ou qu'un banquier file en Belgique, certaines feuilles bien pensantes en rejettent toute la responsabilité sur le jeu aux courses. Les criminels eux-mêmes ont suivi l'orientation et ont pris l'habitude de s'excuser de la sorte : pauvres malheureux ! Ce n'est pas leur faute, c'est la faute du mutuel !

De semblables exagérations sont ridicules ; la vérité, c'est que, là comme en toutes choses, l'excès est un défaut : *in medio stat virtus*. Et je soutiens que, pratiqué raisonnablement, le pari aux courses constitue une excellente école de la vie. Des poètes nous ont dit qu'il y avait loin de la coupe aux lèvres, les pédagogues nous ont enseigné qu'il ne fallait pas prendre ses désirs pour des réalités : toutes ces leçons théoriques ne signifient pas grand'chose, auprès de la pratique démontrée par les guichets du mutuel. Les préceptes de la logique ne valent pas tous les raisonnements qu'il faut échafauder et toutes les comparaisons auxquelles il faut se livrer pour arriver a découvrir sa sélection. L'algèbre ne contient pas, dans toute la série de ses équations, d'inconnue plus troublante et plus difficile a trouver que le gagnant de la moindre épreuve.

Aussi, pères de famille, n'hésitez pas : pour achever l'éducation de vos enfants, apprenez-leur à jouer aux courses ; seulement, ne vous y trompez pas, je ne vous dis pas qu'ils feront fortune. Mais soyez certains que ce n'est point le pari mutuel qui les poussera à voler. Ces histoires n'ont plus de crédit qu'auprès de ceux qui retombent en enfance.

BOÏARD.



UN NOUVEAU SERVICE D'AUTOBUS

Un nouveau service d'autobus fonctionne depuis quelques jours. Il conduit les voyageurs de la gare Saint-Lazare à la gare de Lyon et vice versa. *Il est interdit de descendre en cours de route. L'exploitation de cette ligne a été confiée à M. Kuntz.*

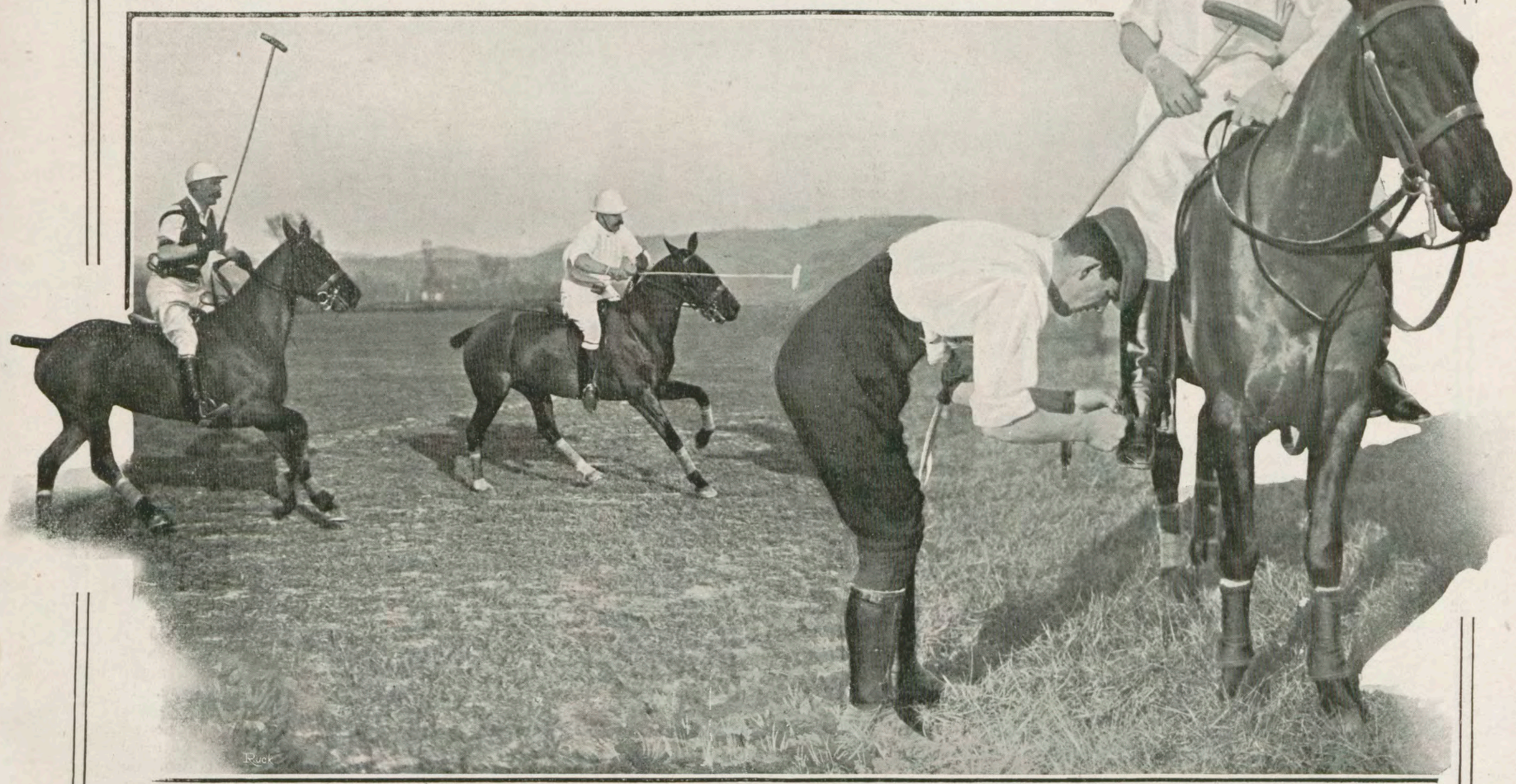
L'étalon Cyllène, qui vient d'être vendu à un propriétaire de la République Argentine. Il est le père de Cicero.

(Clichés de notre envoyé spécial.)

LE POLO A CANNES

Une mêlée.

MM. Miller, le capitaine Jaubert, le marquis de Villavieja se précipitent sur la balle.



Une poursuite.

Sur son fringant poney, le marquis de Yturbe se lance à la poursuite de la balle qu'un des joueurs vient d'envoyer au loin.

Utile précaution.

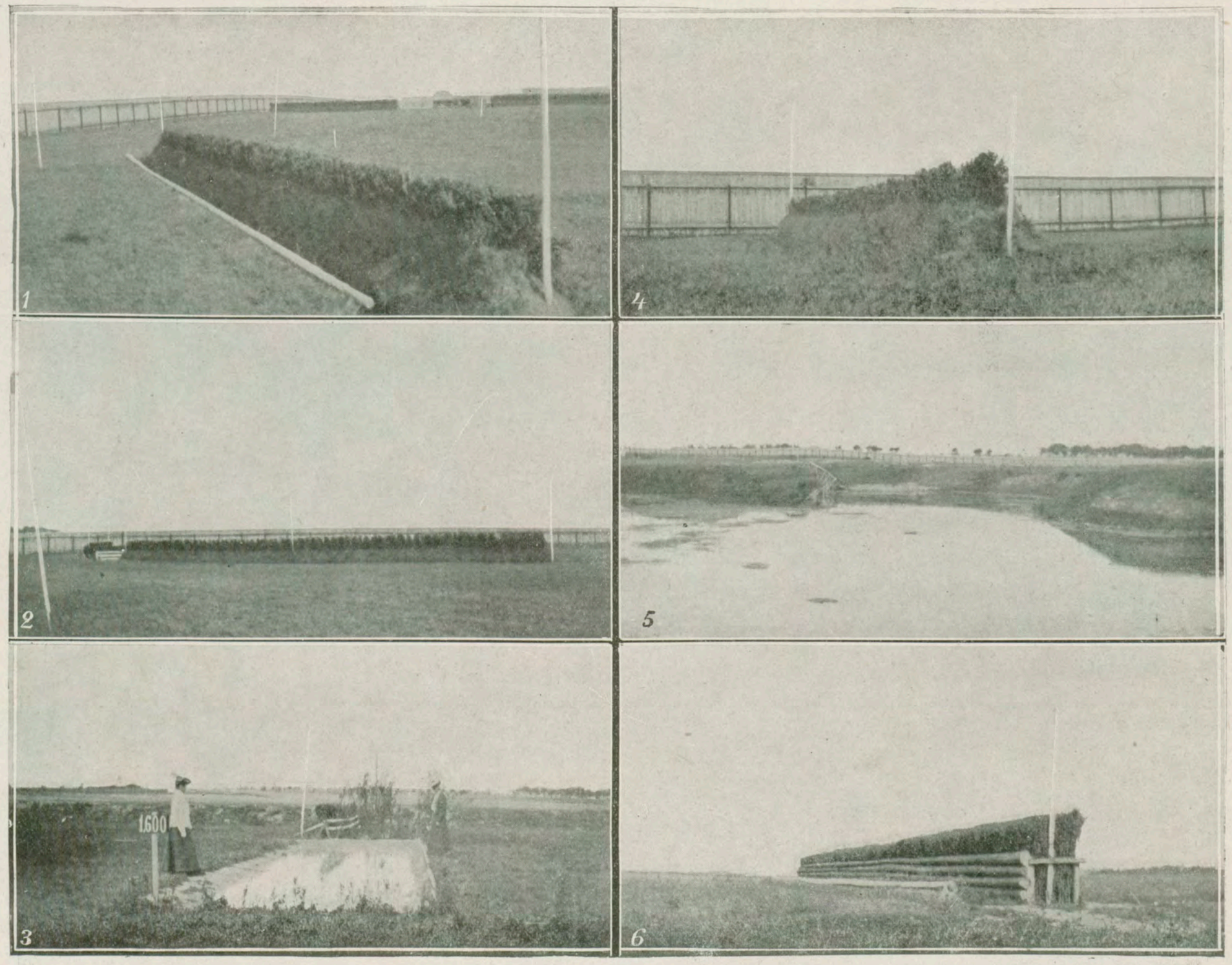
Avant la partie, les joueurs font examiner par leur aide si leurs étriers sont bien ajustés.

La Société du Polo de Cannes, sous la présidence du duc de Guiche et sous la vice-présidence du prince Jean Ghika, a inauguré son nouveau terrain, le 4 février. Deux équipes se sont disputé la Coupe offerte par la baronne de Meyronnet Saint-Marc. Par 3 goals à 1, l'équipe de Cannes a battu l'équipe étrangère.

LES COURSES EN SUÈDE

Par FRÉDÉRIC Json HEDLUND

Les hippodromes suédois ℘ L'élevage ℘ Le pari mutuel ℘ Les obstacles sont plus difficiles qu'en France ℘ Les cavaliers ℘ Les documents qui illustrent cet article nous ont été communiqués par le périodique suédois *Ny Tidning för Idrott* ℘ ℘ ℘ ℘ ℘ ℘ ℘ ℘ ℘ ℘ ℘ ℘ ℘ ℘



Les obstacles de l'hippodrome de Malmö-Jägersro.

1. La double barrière. — 2. Haie. — 3. La rivière. — 4. Le mur en pierre surmonté d'une haie. — 5. Le lac, large de 50 mètres et profond d'un mètre, que doivent traverser les concurrents. — 6. La banquette anglaise.

CHAQUE fois que j'ai parlé, en France, de l'éducation sportive en Suède, mes interlocuteurs s'imaginaient toujours qu'il était question de sports d'hiver, tels que le ski, le bobsleigh, le patinage. Souvent, de mieux informés me citaient la gymnastique... suédoise, bien entendu, et nos fameux lanceurs de javelot. Mais personne ne pensait à l'hippisme, et pourtant c'est là l'un des sports les plus répandus dans mon pays. Les bons cavaliers y sont légion, et sur nos hippodromes, le public assiste aux exploits d'officiers qui se sont fait maintes fois applaudir dans les autres pays.

Nous ne possédons pas de jockeys. Seuls, les officiers de cavalerie et quelques gentlemen montent en course. Les chevaux appartiennent ordinairement à leur cavalier, mais de grands propriétaires confient souvent leurs pensionnaires à des officiers réputés pour les conduire à la victoire. Les chevaux viennent de France et d'Angleterre. Dans les épreuves réservées aux militaires, comme en France, les jockeys portent des brassards. Dans les courses mixtes, généralement, seuls les gentlemen mettent des casaques, mais lorsque des officiers montent pour un propriétaire ils adoptent ses couleurs.

Parmi les meilleurs militaires, on peut citer le comte Cl. Von Rosen, capitaine des hussards de la garde, qui a remporté de nombreuses victoires en Allemagne, en Autriche et au Danemark, le baron Claes Cederström, le comte Gustave Lewenhaupt (dont le père, soit dit entre parenthèses, était lieutenant dans un régiment français pendant la guerre de 1870), M. Stjernwärd, le comte Frédéric Bonde, officier de la garde du corps, M. Carl de Silverswärd, qui était grand favori dans le raid Bruxelles-Ostende. Il avait course gagnée quand son cheval est tombé mort mystérieusement à un kilomètre du poteau.

Alb. Lindström.
Le plus fameux éleveur de Suède, possède plus de 100 chevaux de courses.

La famille royale s'intéresse beaucoup aux courses de chevaux et ne manque presque jamais une réunion. Elle donne et distribue les prix d'honneur qui consistent en objets d'art. Dans chaque course, il y a un prix d'honneur et un prix en espèces.

Le pari mutuel était autorisé jadis, mais l'Etat ne s'en mêlait point, comme en France. Puis il a été supprimé et actuellement il ne fonctionne que sur un champ de courses qui se trouve dans le midi de la Suède, à Malmö-Jägersro. Cet hippodrome a été merveilleusement aménagé par le plus fameux gentleman-rider de Suède, de Danemark et d'Allemagne, le baron Bror Cederström, commandant des hussards du prince royal. Mais le pari mutuel qui fonctionne à Malmö est interdit au public, il n'est autorisé qu'aux membres du cercle. Seuls ils ont le droit de parier. Il est question d'ailleurs de permettre à des entrepreneurs de prendre des paris ouvertement, car, de même qu'en France, il existe pas mal de bookmakers dans notre pays.

La Suède possède de brillants éleveurs qui s'occupent de l'amélioration de la race chevaline. Le plus célèbre est M. Alb. Lindström, surnommé l'Edmond Blanc Suédois.

Le Prix Warrenby à Stockolm.

De gauche à droite: le lieutenant Ehrenborg, sur Sea Gold III; le lieutenant K. Stjernswärd, sur Lord Garet II, et le comte Cl. von Rosen, l'un des meilleurs cavaliers de Suède, vainqueur de la course, sur Tea Cup

Dans son haras de Steninge, il a cent chevaux de course environ. On y remarque le sang de tous les grands chevaux français et anglais. Le haras de Tjolöholm, au comte Carl Bonde et celui du baron de Kuylenstiema sont également célèbres. Les obstacles de nos hippodromes sont un peu plus durs qu'en France; ils se rapprochent plutôt de ceux du Grand National de Liverpool.

Ils ressemblent sensiblement à ceux des pistes françaises, comme on s'en rendra compte en regardant les documents qui illustrent cet article, documents que MM. Alexis Lindmann, le colonel V. G. Balck et le comte Clarence de Rosen, directeurs du *Ny Tidning för Idrott* nous ont communiqués. Je noterai, toutefois, le lac, qui est assez original : large de 50 mètres environ et profond d'un mètre, il doit être traversé par les concurrents. Je vous laisse à penser si les rires éclatent lorsqu'un cheval y tombe, entraînant son cavalier dans la chute.

En somme, l'hippisme prend une extension chaque jour plus considérable, en Suède. Protégé d'une façon toute particulière par la famille royale, et notamment par le prince royal, tous les officiers s'entraînent et se disputent la victoire avec acharnement, tous désirant remporter la première place, succès qui leur vaut de recevoir le prix d'honneur des mains des souverains.

L'entraînement à l'école du Strömsholm.

Le comte Charles-Gustave Hamilton, de l'artillerie de la garde, s'entraîne, en compagnie d'un officier de dragons, à l'école de Strömsholm, l'école de Saumur de Suède.

Frédéric Json Hedlund.

(Cichés de notre envoyé spécial)

LA CLOTURE DE LA SAISON VAGABONDE

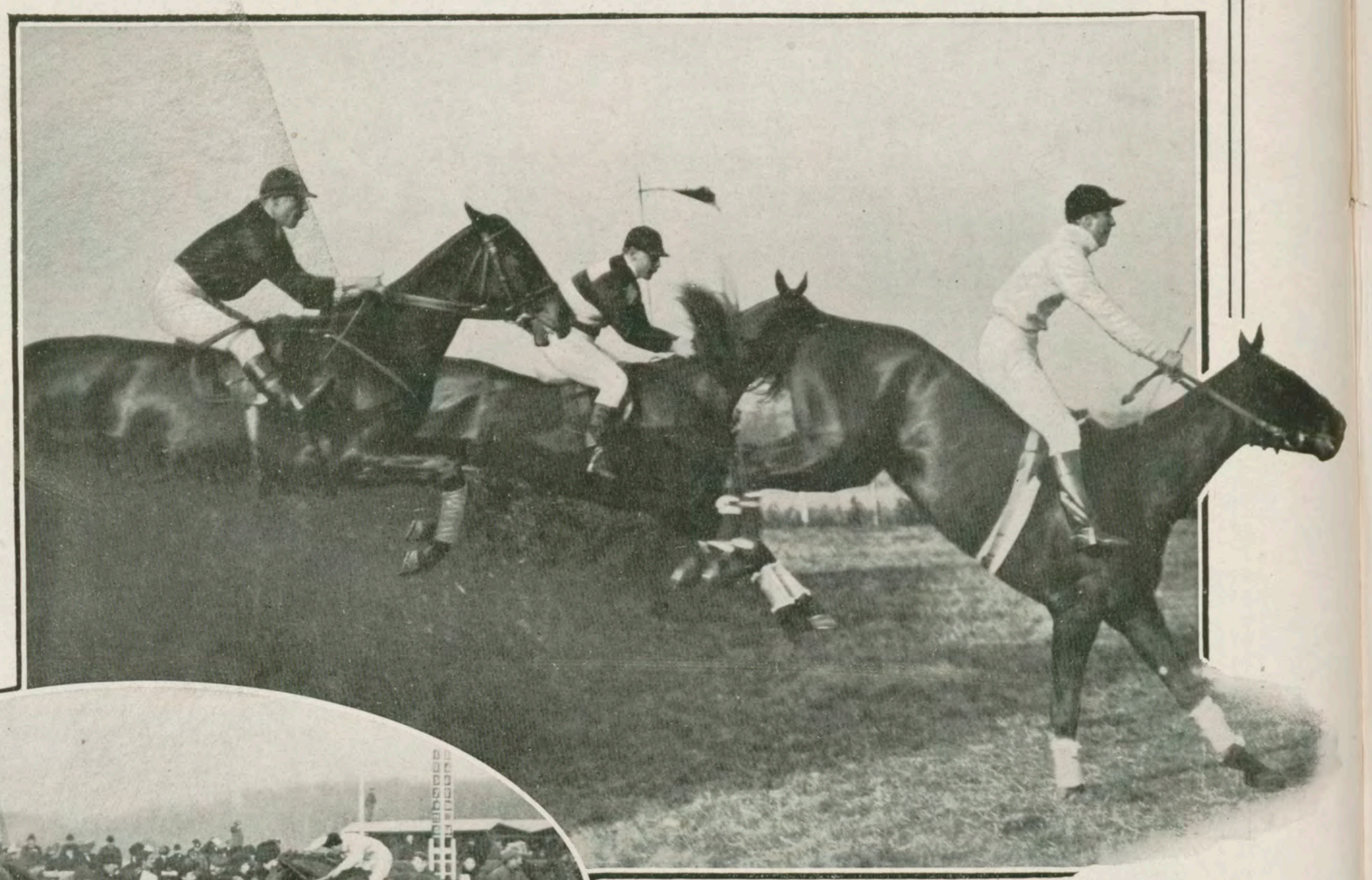
Par René RIONDET

Après la dernière semaine du meeting de Pau, les courses d'obstacles vont recommencer demain, à Auteuil ✠ Le Prix du Palais d'Hiver, à Pau : succès des couleurs de M. Balsan, le véritable triomphateur du meeting

La saison vagabonde est terminée; demain, Auteuil nous convie à l'inauguration de ses réunions de 1908. Il est probable que le public parisien se rendra en foule à la butte Mortemart, car, après en avoir été privé pendant deux mois, il éprouve toujours un grand plaisir à revoir l'un de ses hippodromes les plus favoris. Au cours des premières journées, nous assisterons, sans nul doute, au triomphe des concurrents qui ont fait le déplacement du Midi: le fait se reproduit chaque année ; mais, cette année, il sera peut-être encore plus sensible, à cause des intempéries de l'hiver, qui ont entravé à plusieurs reprises la préparation des chevaux demeurés dans les environs de Paris. Le point d'interrogation consistera dans la question de savoir laquelle triomphera de la forme de Nice ou de celle de Pau. Dimanche dernier, dans le Prix du Palais d'Hiver, le cas fut résolu à l'avantage de cette dernière. Bol, Reître, Neuilly II, Patagon formaient l'élément niçois ; la victoire est restée à Sergent, un représentant de ceux qui, au lieu de courir après la fortune, l'ont attendue tranquillement sur le même terrain d'entraînement. Ce succès des couleurs de M. Balsan fut très bien accueilli par le public : joint à ceux qu'elles avaient déjà remporté, il assure au sympathique propriétaire entraîneur le titre de triomphateur du meeting ; il annonce aussi la chance de sérieux concurrents pour les premières rencontres d'Auteuil.

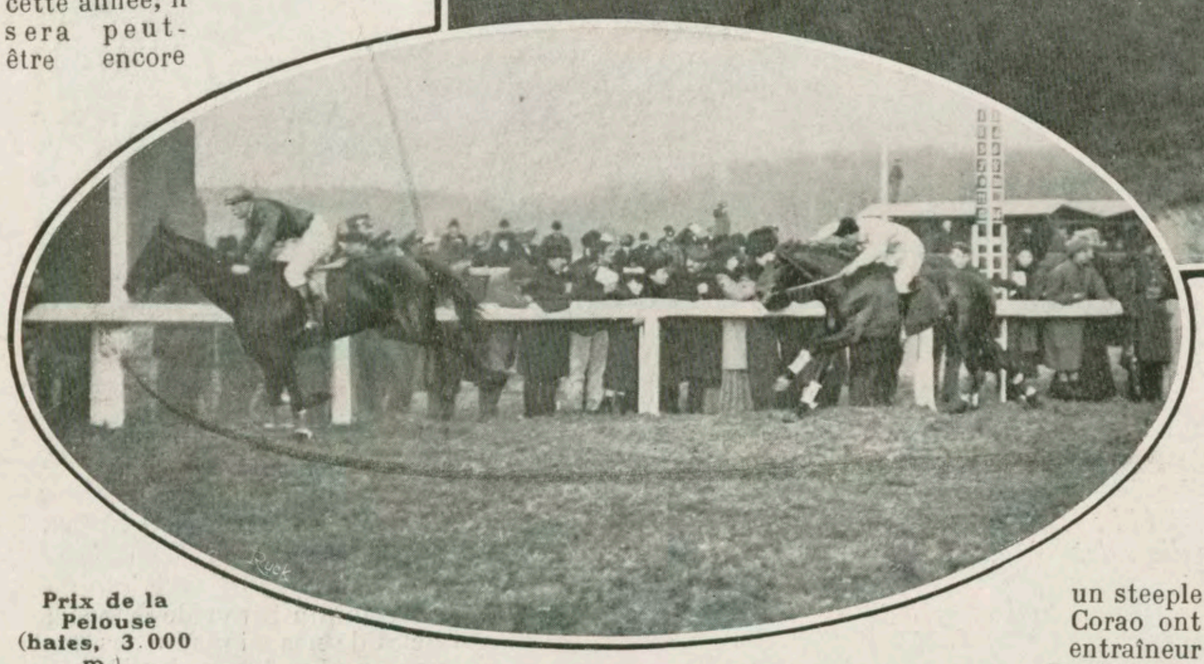
Les autres épreuves de la journée ont permis aux gentlemen de confirmer l'excellente forme dont ils n'ont cessé de faire preuve dans le Sud-Ouest : le marquis de Saint-Sauveur s'est adjugé un steeple chase sur Royal Anjou. Enfin, les couleurs du général Corao ont été menées à la victoire par Raquette III, pilotée par son entraîneur Barbier.

Bref, le meeting de Pau a remporté un brillant succès. Les écuries parisiennes ont été représentées par un contingent nombreux, qui, pour assurer sa suprématie, a eu à lutter sérieusement. René Riondet.



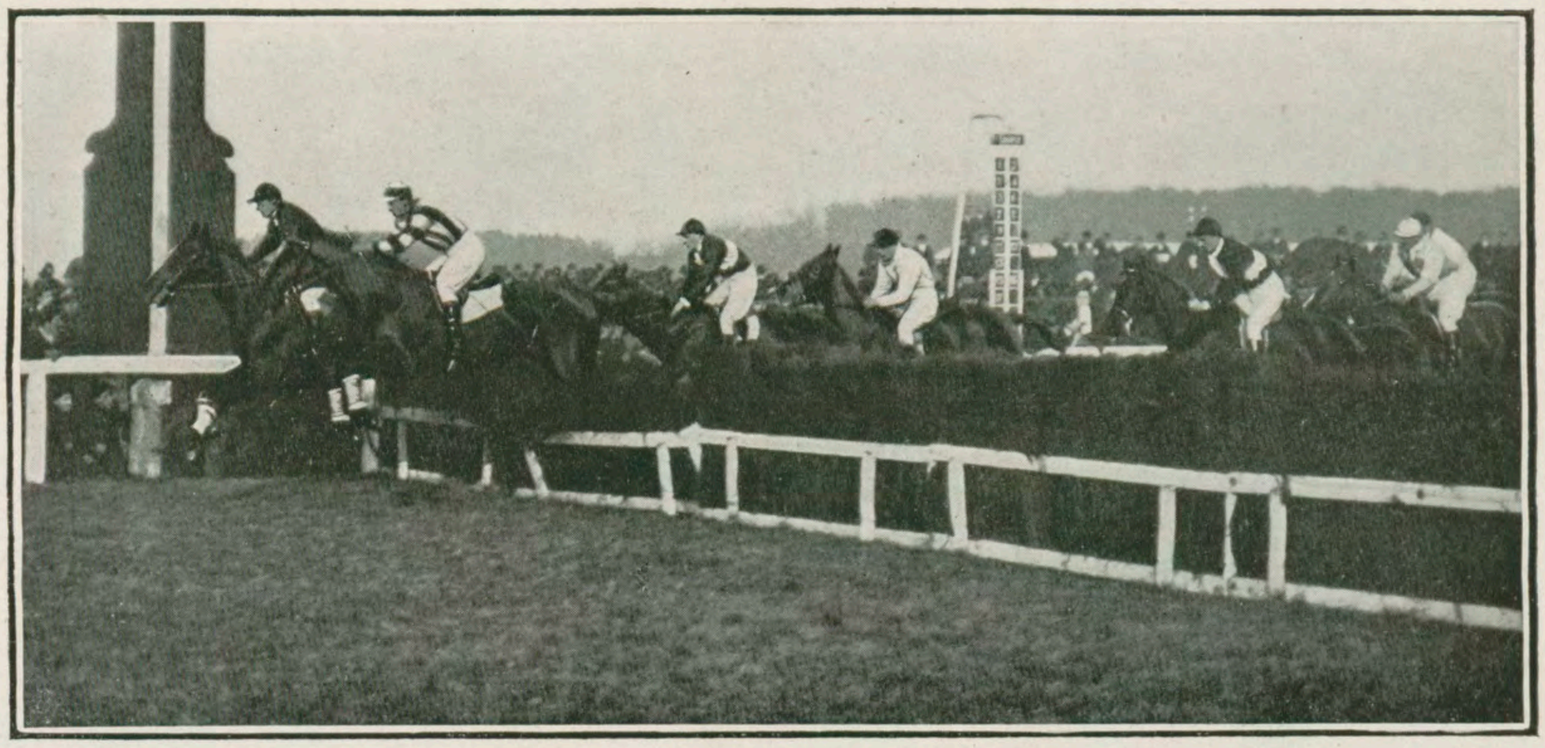
Le Prix des Drags (steeple, 3.800 m.)

Colo, à M. E. Balsan (Balsan), a gagné de bout en bout, malgré une bonne défense de Royal Anjou, qui succombait d'une demi-longueur, et d'Auritum, troisième, à quatre longueurs.



Prix de la Pelouse (haies, 3.000 m.).

Le prix de la Pelouse s'est réduit à un match entre Sergent et Endymion. Celui-ci, à M. Brossette (Parfrement), a triomphé, à deux longueurs.



Le Prix du Palais d'Hiver (haies, 3.500 m.).

La grand course de haies de Pau a donné lieu à une très belle lutte. Quinze partants. Sergent, à M. E. Balsan (A. Benson), réussissait à triompher, battant Samuelo, second, à trois-quarts de longueur.

VINGT ANS DE LUTTE[1]

Par Paul PONS

Pons a trouvé un engagement á Paris dans les fameuses arènes de Marseille. Mais auparavant il a eu des déboires avec son restaurateur. Il prenait ses repas à prix fixe en compagnie de Robinet, et tous deux mangeaient tellement que le patron à dû les prévenir qu'il perdait de l'argent avec eux. Un incident curieux va se produire dans la carrière athlétique de Pons.

⁂

L'abbé que nous avions remarqué dirigeait à Saint-Cucufa une école chrétienne libre où fréquentaient les fils de bourgeois aisés. Le digne homme, qui n'avait de comptes à rendre à personne qu'à sa conscience, estimait qu'il était intéressant d'élargir le programme des études classiques par des leçons de choses aussi vécues que possible.

— Je suis heureux de voir que vous ne vous déplaisez pas ici, mes amis, dit en entrant M. l'abbé directeur.

Et l'abbé directeur avait solutionné la question d'une façon bien simple.

Quand les élèves avaient bien potassé Racine et Molière il prenait le train pour Paris, traitait avec un impresario et organisait une représentation théâtrale consacrée à nos grands classiques.

Un jour il s'était avisé qu'étudier perpétuellement la cité romaine dans les textes, était chose notoirement insuffisante.

Fustel de Coulanges ne lui suffisait pas absolument, non plus que Leconte de Lisle et tout ce qu'on pouvait avoir écrit sur la grande époque latine, avait, à son sens, besoin d'être vécu pour frapper plus profondément l'esprit de la jeunesse.

« Il y a, disait-il volontiers, tout un monde de reconstitutions historiques à faire à propos des jeux de cirque. » L'abbé, tout en poursuivant son idée, s'était, hélas ! rendu compte que la cour de son pensionnat n'avait rien d'un cirque romain. Mais c'était un esprit inventif, plein de ressources et qui avait la sagesse de se contenter des plus modestes à peu près, pourvu qu'il en arrivât à ses fins.

« Le décor, avait-il dit, ne sera peut-être pas du plus pur style romain, mais une conférence préliminaire éclairera préalablement mes jeunes pensionnaires. Je compte beaucoup sur leur imagination pour se faire une idée exacte du cadre dans lequel ils devraient se trouver pour assister aux jeux du ceste, aux luttes et combats de l'antiquité. Je ne puis, dans une recherche extrême de la vérité, aller jusqu'à faire raser les frondaisons du jardin qui nous donnent un peu d'ombre pour y édifier des arènes. Au reste, les hommes seront là, dans le costume de l'époque, et cela sera suffisant pour qu'en somme, l'illusion soit complète. »

Ainsi l'abbé, en règle avec sa conscience, avait exposé ses idées au « patron » et conclu avec lui, pour une matinée historique, sportive et essentiellement romaine, au petit séminaire de Saint-Cucufa.

Ah ! comme Notre-Seigneur secondait bien les entreprises de ce bon M. l'abbé !... Pour rien au monde il n'aurait voulu que les éléments contrariassent la petite fête de famille qui devait mettre en liesse, tout un jour, le pensionnat si calme, si coquet, si bien abrité sous les grands arbres, où la vie se déroulait, vie modique et régulière, dans le silence que seuls troublaient le son de la cloche appelant les enfants à l'étude ou à la récréation, et les pépiements des moineaux, quand la jeunesse turbulente, penchée sur les pupitres, travaillait aux devoirs quotidiens.

Il faisait un temps adorable, d'une tiédeur exquise sous un ciel immuablement pur, quand nous arrivâmes dans l'omnibus de la gare la plus proche, au séminaire de Saint-Cucufa.

Frère Laurent était venu à notre rencontre, il avait été délégué à cet effet, parce qu'il remplissait au pensionnat les fonctions de surveillant aux exercices gymniques.

— J'ai, dit-il, dès que nous fûmes entrés, transformé le petit parloir en vestiaire ; vous pouvez y déposer vos valises immédiatement, car notre abbé Joachim m'a chargé de vous prier à déjeuner et je vais vous mener au réfectoire qu'il vous a fait réserver.

« Il viendra vous voir sitôt la messe terminée, vers midi sans doute, car le service sera ce matin un peu plus long, les élèves n'allant point aux vêpres ce tantôt, pour assister à votre bienveillante et instructive représentation. C'est une dérogation bien rare aux habitudes de la maison, mais notre semainier dira, l'après-midi, des prières pour nous tous qui serons ici. Notre-Seigneur, un peu abandonné en ce jour qui lui est consacré cependant, se montrera, n'en doutez point, indulgent puisque cet abandon a pour excuse le souci de l'éducation de nos chers enfants. »

Il nous avait conduit, tout en parlant, jusqu'à la pièce où se trouvait une table dressée à notre intention.

— Je vous laisse, Messieurs à tout à l'heure.

Et il se retira.

— Bonne maison, bonne maison ! » fit observer Alphonse Henry. Et l'on ne se fit pas prier pour se mettre à table.

— Je suis heureux de voir que vous ne vous déplaisez pas ici, mes amis, dit en entrant M. l'abbé-directeur.

« Etes-vous bien servis ? Il importe que vous preniez des forces. Ces lutteurs romains dont tout à l'heure vous allez nous donner une image vivante étaient à vrai dire d'une sobriété extrême ; mais, voyez-vous, les temps ont bien changé depuis cette époque lointaine et les hommes aussi. J'ai pensé que le souci de la réalité ne devait pas vous conduire à crier famine. Je vous recommande certaine côte de veau qui mijote à tout petit feu, depuis ce matin six heures ; notre frère Sulpice, qui dirige ici les questions culinaires, l'estime au plus haut point. Pour bien l'apprécier, il la faut arroser d'un St-Nicolas de Bourgueil dont je vais vous faire envoyer quelques bouteilles.

« Ah ! messieurs je compte bien sur vous, pour donner à nos pensionnaires ce spectacle

(1) Voir les numéros 476 et suivants.

vraiment athlétique qui évoque dans leur jeune imagination ces admirables jeux du cirque à Rome, sous le régne des Césars ! »

Et se tournant vers un tout jeune abbé qui surveillait les allées et venues du domestique :

— Frère Joachim, et le « *Benedicite* » ? Ces Messieurs l'ont oublié. Dites-le vous-même mentalement, et ajoutez-y un « *Ave* » pour racheter la faute commise par cet impardonnable oubli.

« Voyez, je suis obligé de penser à tout », ajouta-t-il en s'éloignant à petits pas menus et en se frottant les mains. Ah ! le service de Notre-Seigneur est bien mal fait en des jours comme celui-ci où la maison est tout sens dessus dessous. »

Le déjeuner fut exquis, il se prolongea jusqu'à deux heures, et si la sévérité du lieu incita toute la troupe à se tenir sur une très grande réserve, elle n'influa pas sur notre brillant appétit.

On avait installé tout le pensionnat, en cercle, sur des gradins dans la cour principale de l'établissement. Tout le pensionnat ! Il y avait bien là, tant élèves que personnel enseignant et employés au service de la maison — car de la cave au grenier, tout le monde était convié à cette récréation instructive, — 150 spectateurs au maximum.

Souriant et béat, enchâssé dans un fauteuil moelleux et profond, M. l'abbé-directeur présidait. Et, trompé lui-même par cette mise en scène sommaire, les yeux mi-clos, la digestion heureuse, la pensée vagabonde, M. l'abbé-directeur semblait se laisser aller doucement, tout doucement au caprice de ses rêveries.

Etait-il César ? Etait-il Auguste ?

Etait-il à Rome ou à Saint-Cucufa ?

Mystère. Lui seul le savait en ces minutes d'abandon.

Nous avions revêtu maillots, trousses et peplums, tout comme à la foire de Grenelle pour monter en parade. Léon le Maçon avait arboré un caleçon jaune canari qui était tout un poème. Jamais les Romains de la décadence n'avaient dû voir un jaune comme celui-là.

Et nous restions là, accroupis, en demi-cercle ; sur le tapis où nous devions lutter, attendant que fût terminée la conférence explicative à laquelle avait fait allusion M. l'abbé-directeur et qui devait infailliblement préparer l'ambiance. Et elle avait besoin de l'être préparée, l'ambiance !

C'était un prêtre de forte corpulence, haut en couleurs, à qui étaient dévolues, dans la vie studieuse du pensionnat, les fonctions de professeur d'histoire. Debout, occupant le centre de l'espace libre qui nous était réservé, il développait d'une voix un peu grasseyante le thème de la conférence pour laquelle sa spécialité l'avait désigné.

— Les jeux du Cirque, mes jeunes amis, jouaient un rôle considérable dans la vie sociale des Romains de l'antiquité. Les auteurs que vous avez traduits et commentés sous la direction de notre vénérable abbé Plumette, votre professeur de latin, vous ont édifié à ce sujet ! Nul mieux que Plumette n'est qualifié pour faire pénétrer dans vos jeunes esprits le sens de l'âme latine, et cependant j'oserai opposer à ses explications si documentées, si précises, si colorées, la restitution vivante que notre respecté directeur vous offre aujourd'hui.

« Levez-vous, les Romains ! »

C'est à nous, affalés, qui digérions dans une délicieuse béatitude que s'adressait cette apostrophe !

— Debout donc, vous dis-je, pour défiler aux acclamations du peuple enthousiaste, sous l'œil orgueilleux de César !

Et ramassant sa soutane sur son bras, il se mit à courir de notre côté, pesant, gauche, et saisissant au passage deux chaises qu'il plaça à distance sur un même plan :

— Par ici, les Romains, par ici, voici la porte de l'ergastule par laquelle vous pénétrez dans le cirque.

« Ah ! mes jeunes amis, quel luxe, quel faste, quel cadre grandiose ! La cité antique est là orgueilleuse, frémissante, passionnée, qui vibre d'une vie étincelante.

« Voyez s'avancer les fiers combattants. »

C'était nous les fiers combattants, conduits par frère Laurent, de qui la noire soutane faisait paraître plus criards encore les oripeaux que nous avions revêtus.

— Voyez-les et comprenez enfin tout ce que le *panem et circences* du peuple romain comportait à la fois de sobriété gastronomique et de sens artistique dans les exercices physiques.

« Ah quels prestigieux metteurs en scène ! »

Suant, soufflant, exténué par la largeur et la surabondance de ses gestes, l'abbé s'était effondré sur un fauteuil qui lui était réservé dans la loggia directoriale, la loge de César.

C'était nous les fiers combattants, conduits par frère Laurent, de qui la noire soutane faisait paraître plus criards encore nos oripeaux.

Et toujours nous tournions en cercle, autour de l'arène improvisée, pesamment, docilement, avec cette allure résignée des chevaux de cirque bien dressés.

Tout a une fin dans la vie ; même les matinées romaines au séminaire de Saint-Cucufa. Trois, quatre, cinq rencontres ne suffirent pas aux jeunes élèves du pensionnat, et comme il fallait faire du joli travail, on se tira « au chiqué », car pour des raisons bien simples que j'expliquerai plus tard, c'est encore la seule façon de donner satisfaction à la majorité du public.

— Il est à regretter, déclara l'abbé-directeur quand nous eûmes terminé notre travail, qu'une causerie explicative, si brève eût-elle été, n'ait pas accompagné, messieurs, vos exercices ; et j'ai conservé une arrière-pensée que nos jeunes gens y ont vu une gymnastique distrayante et non point une évocation complète de l'antiquité. Enfin, vos services m'ont été quand même précieux.

« Ah ! si notre frère Souffletot avait l'abatage et les muscles de ce gaillard-là, ajouta-t-il en me désignant, je pourrais exiger de lui un tas de petits travaux dont notre chapelle a grand besoin !

« Ainsi, tenez, je vais être obligé — et Dieu sait s'il m'en coûte ! — de faire venir Ricano, le serrurier, le plus athée de tout Saint-Cucufa, pour déplacer le confessionnal qui se trouve en plein courant d'air depuis le percement de la nouvelle porte d'entrée de la sacristie.

« Ah ! messieurs, ce Ricano ! l'appeler ici, mais c'est faire entrer le démon dans ma petite église et, bien sûr, quand il en sera parti, il demeurera dans l'air, si purement chrétien, de la chapelle quelque chose de sa diabolique personne !

« Que de prières il nous faudra dire pour chasser l'impiété, qui malicieuse et sournoise ne va point manquer de se nicher dans notre bien-aimé sanctuaire de croyance et de recueillement ! »

Il achevait à peine sa lamentation, le vénérable homme, que Léon le Maçon s'approchait avec dignité, dans son collant canari, et d'une voix aimable — mais respectueuse ô combien !

— Si ça peut rendre service à M'sieur l'abbé que nous en mettions un coup à son confessionnal, les copains et moi, nous sommes encore là, pas vrai ?

— Vous feriez ça pour moi et pour le bien de notre petite chapelle ? demanda le père supérieur, un peu ému par la spontanéité naïve de cette proposition.

— Et comment ! répliqua Léon. Où c'est ça qu'elle est la chapelle, M'sieur l'abbé !

Guidé par le père, qui dans sa joie avait retrouvé une vigueur presque juvénile et trottait avec la vitesse d'un âge qui n'était plus le sien, toute la troupe gagna la petite chapelle toute baignée dans cette atmosphère de fraîcheur spéciale aux modestes sanctuaires où les manifestations du culte se déroulent sans la pompe, l'apparat, la mise en scène qui entourent la prière mondaine dans les paroisses riches.

PAUL PONS.

(A suivre.)

Illustrations de DE PARYS.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris. H.-L. MOTTI. *Le Gérant :* CAMILLE LECESTRE.